VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 17)
z dnia 1 marca 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 17)

1 marca 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o zamierzeniach resortu w obecnej kadencji.

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w MTBiGM, **Anna Wypych-Namiotko, Patrycja Wolińska-Bartkiewicz, Andrzej Massel, Piotr Styczeń, Janusz Żbik** podsekretarze stanu w tym resorcie, **Lech Witecki** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izbie Kontroli, **Zbigniew Szafrański** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowego SA, **Danuta Bodzek** członek zarządu „Przewozy Regionalne" sp. z o.o., **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Henryk Grymel** przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ„Solidarność", **Dariusz Browarek** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Inwestycyjnych „TOR".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli państwo pozwolicie, rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury, które poświęcone jest informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o zamierzeniach resortu w obecnej kadencji. Chciałbym przywitać pana ministra Sławomira Nowaka na dzisiejszym posiedzeniu. Komisja wnosiła o takie spotkanie i myślę, że ono jest w dobrym terminie, w dobrym czasie. Będzie sposobność zapoznania się z zamierzeniami resortu. Witam wszystkich współpracowników pana ministra, wszystkich naszych gości, przedstawicieli strony społecznej i oczywiście panie i panów posłów.

Konwencja tradycyjna i dowolność prezentacji zamierzeń ministra jest tutaj też z naszej strony duża, czyli tak jak pan minister będzie chciał nam przedstawić swoje plany i zamierzenia, my tę informację w taki sposób przyjmiemy. Oczywiście, później pytania ze strony pań i panów posłów i naszych gości. Proszę bardzo, panie ministrze. Proszę bardzo, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie ministrze, zapewne prezentacja strategicznych decyzji oraz projektów krótko– i długoterminowych opatrzona jest datami, czasem realizacji. Jeżeliby tak nie było w którymś przypadku, zwracam się z olbrzymią prośbą w imieniu swoim i moich koleżanek i kolegów, posłów z Prawa Sprawiedliwości, aby deklaracje, aby propozycje działań resortu, były opatrzone konkretnymi terminami. Abyśmy wyszli tutaj z przekonaniem, że w konkretnych terminach będzie pański resort starał się zrealizować przedsięwzięcie, które pan tutaj deklaruje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, bardzo dziękuję za te możliwość spotkania z Komisją Infrastruktury, komisją właściwą, odpowiedzialną, wypełniającą funkcję kontrolną parlamentu nad rządem i nad resortem, którym kieruję już troszkę ponad sto dni. Cieszę się z tego spotkania, dlatego że będzie okazja zaprezentować państwu to co na szybko zostało przeze mnie wdrożone po przyjściu do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, z jakimi problemami spotkaliśmy się na wejściu i co mamy zamiar zrobić w najbliższych miesiącach i latach, jeśli chodzi o zamierzenia strategiczne.

Po przyjściu przyjąłem stosowną metodykę pracy, charakterystyczną dla takiego audytowania stanu rzeczy. Bardziej takie podejście, powiedziałbym, biznesowe. Ale akurat w tym wypadku ta metodyka pracy jest o tyle istotna, że ona pozwoliła na wejściu uporządkować i podzielić rzeczy na najpilniejsze, najważniejsze, które trzeba zrealizować w krótkim terminie i na te, które można zrealizować w trochę późniejszym terminie.

W Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej mamy de facto do czynienia z czterema kluczowymi, takimi krytycznymi obszarami. To jest oczywiście transport drogowy, transport kolejowy, transport lotniczy, mieszkalnictwo, budownictwo i polityka morska, które działają w obszarze jeszcze dodatkowego jakby wsparcia legislacji, finansowania projektów, bez którego przecież nie moglibyśmy realizować żadnego zadania. No i oczywiście organizacja pracy samego resortu i agend mu podległych. W związku z tym w krótkim czasie musiałem podzielić swoją pracę na działania natychmiastowe i na działania długofalowe. W pierwszej kolejności zajęliśmy się przygotowaniem do wdrożenia nowego rozkładu jazdy na kolei. Wszyscy państwo pamiętacie ile to nastręczało zawsze niepotrzebnego stresu i w niektórych sytuacjach niepotrzebnego chaosu. W drugiej kolejności przygotowanie do zimy, co było też szalenie istotne, bo akurat resort transportu jest tym resortem najbardziej, powiedziałbym, newralgicznym z punktu widzenia kłopotów zimowych, które z kolei przekładają się na życie każdego z nas, każdego obywatela. Dalej, to przygotowania do EURO 2012; jesteśmy dokładnie w środku tych przygotowań, a może nawet trochę inaczej – na finiszu. Natomiast, oczywiście, to są te rzeczy, które wymagają najpilniejszych decyzji i takiego stałego monitoringu nawet na poziomie ministerstwa.

To, co przeprowadziliśmy w takim działaniu natychmiastowym, to był audyt inwestycji drogowych i kolejowych, no i oczywiście dokończenie prezydencji, co się wiązało z jej kalendarzem. To były spotkania w Parlamencie Europejskim w imieniu resortu transportu, prowadzenie Komisji, Rady Sektorowej Transportu, Telekomunikacji i Energetyki, którą miałem przyjemność prowadzić w Brukseli w imieniu rządu Rzeczypospolitej.

I działania długofalowe, o czym będziemy mówili w dalszej kolejności.

Cele, które postawiłem sobie na te sto dni w tym krótkim horyzoncie, to jest to, o czym mówiłem wcześniej; uniknięcie chaosu na dworcach, co było celem zasadniczym jeśli chodzi o wdrożenie nowego rozkładu jazdy na kolei. Jeśli chodzi o przygotowanie do zimy, to poprawa przede wszystkim jakości obsługi pasażera w okresie zimowym, pasażera, kierowcy, każdego z nas użytkowników kolei, dróg czy lotnisk.

EURO 2012. Celem, oczywiście, jest odpowiednie przygotowanie w obszarze planów transportowych, za które resort transportu jest odpowiedzialny, jak i diagnoza stanu przygotowań i ewentualna korekta planów w czasie wdrożenia. Kolejny cel krótkoterminowy zrealizowany, to jest audyt inwestycji drogowych i kolejowych, weryfikacja realności założeń inwestycji drogowych i kolejowych, dokończenie prezydencji, o czym wspominałem, i reorganizacja pracy w ministerstwie.

I teraz, jeśli państwo pozwolicie, i mam nadzieję, że to zadośćuczyni oczekiwaniom również posłów opozycji, to szczegółowy raport dotyczący tego, co udało się zrobić i wdrożyć przez te sto dni funkcjonowania Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Slajdy, które przygotowaliśmy, co też ułatwi państwu pracę i jakby zrozumienie tej metodyki pracy, którą przyjęliśmy w resorcie, wyglądają w ten sposób, że mamy zawsze do czynienia z tytułem działania, czyli w tym wypadku przeprowadzenie sprawne zmiany rozkładu jazdy na kolei. Po lewej stronie jest opis sytuacji, z którą się spotkaliśmy, jakby fotografia na wejściu, a po prawej niezbędne działania.

Zatem w obszarze przeprowadzenia sprawnej zmiany rozkładu jazdy na kolei – wszyscy państwo pamiętacie dantejskie sceny na dworcach, kłopoty z taborem w czasie ubiegłorocznej zimy. W związku z tym od pierwszych dni urzędowania, co też państwu zaprezentowałem na stosownej konferencji, o czym mówili również prezesi spółek kolejowych i również moi wiceministrowie, podjęliśmy bardzo intensywną pracę jeśli chodzi o przygotowania do wdrożenie nowego rozkładu jazdy na kolei. Powołaliśmy specjalnie dedykowany do tego celu zespół kolejowy, zintensyfikowaliśmy, poprawiliśmy, w mojej ocenie, współpracę między spółkami kolejowymi w tym obszarze. Po drugie, zabezpieczyliśmy odpowiednią rezerwę taboru. Mamy do czynienia z rezerwą ponad 30-procentową w stosunku do tego co jest rozpisane w rozkładzie jazdy. W rozkładzie jazdy na 11 grudnia mieliśmy rozpisane 1086 wagonów, a obecnie w dyspozycji Intercity jest około 1400. A będziemy zmierzali do przygotowań przed EURO, aby osiągnąć poziom 1700 wagonów, jeśli dobrze pamiętam nasze wyliczenia wspólnie z prezesem Malinowskim, prezesem PKP Intercity. Po trzecie, specjalny nadzór nad dystrybucją informacji o nowych rozkładach jazdy. Podano z wyprzedzeniem i odpowiednio przygotowaną informację. Rozkład ogłoszono 11 grudnia, a odpowiednie informacje o rozkładzie jazdy już wisiały znacznie wcześniej niż nawet zakładają ustawowe obowiązki. Po drugie, uruchomiono z odpowiednim wyprzedzeniem przedsprzedaż w Intercity. Po trzecie, wprowadzono dodatkowe kanały sprzedaży i punkty informacyjne, ustanowiono dodatkowy personel, zwiększono przepustowość serwerów, które obsługują portale PKP Intercity i rozkład internetowy. Po czwarte, wydrukowanie dodatkowych rozkładów jazdy dla Intercity, ich dystrybucja na dworcach i w pociągach. I – po piąte – wprowadziliśmy dodatkowe narzędzie „info-pasażer", które daje możliwość w czasie rzeczywistym sprawdzania chociażby opóźnień u wszystkich przewoźników, którzy obsługują połączenia pasażerskie w naszym kraju.

Drugie działanie, to jest działanie polegające na przygotowaniu do funkcjonowania w warunkach zimowych. Jak już powiedziałem w słowie wstępnym, co roku przygotowania do zimy są takim newralgicznym okresem dla całego sektora transportowego. Więc jeśli chodzi o przygotowania do zimy na kolei, podjęliśmy następujące działania. Wdrożyliśmy specjalną procedurę kryzysową na wypadek ostrych mrozów i silnych opadów śniegu, z czym mieliśmy do czynienia również tej zimy. Po pierwsze, wdrożono specjalny program, specjalnie monitorowany również przez władze spółki Intercity, jeśli chodzi o dodatkowy cleaning-servis w stosunku do naszych pasażerów. Wydawanie ciepłych napojów w przypadku opóźnień, wydawanie koców w pociągach nocnych, jeżeli jest odpowiednio niska temperatura. Niezamykanie budynków dworców w godzinach nocnych w czasie wysokich mrozów. Po czwarte, zapewniono, o czym również wspominałem, odpowiednią rezerwę taboru i wsparcie techniczne niezbędne do usuwania usterek, odśnieżania zarówno sprzętu, jak i również zapewniono odpowiednią liczbę ludzi do odśnieżania i peronów, i torów, jeśli taka sytuacja zaistniała. Tu macie państwo wyszczególnione wszystkich wielkości. Mówiliśmy o tym również jeśli chodzi o… Ja nie chcę przeszkadzać państwu. Musimy się podzielić, kto ma mówić, a kto nie. Po piąte, wdrożyliśmy specjalne procedury we wszystkich spółkach kolejowych w celu szybkiej i mało uciążliwej likwidacji awarii i usterek.

Jest to być może ten moment, żeby powiedzieć o tym, jak wygląda fotografia na dzisiaj, jeśli chodzi o zimę, z którą już wygraliśmy i która już odchodzi. Jeśli chodzi o porównywalność punktualności pociągów na odjazdach i przyjazdach, rzeczywiście ta efektywność bardzo wyraźnie wzrosła w stosunku do poprzedniej zimy. W grudniu 2011 roku ta punktualność w pociągach kwalifikowanych Intercity wynosiła 78%, a w grudniu 2010 roku tylko 23%. Odnotowano do tej pory blisko 1300 pęknięć szyn, a w zimie 2010/2011– 880. Czyli w tym roku mieliśmy więcej pęknięć szyn, ale mimo tego dzięki takiej sprawnej współpracy, za którą też chciałem podziękować kolejarzom i wszystkim spółkom kolejowym za to odpowiedzialnym, udało się nawet tę punktualność poprawić w stosunku do mniejszej awaryjności w roku poprzednim.

W grudniu 2011 roku odnotowano również 70 usterek wagonów; w grudniu 2010 roku było cztery razy więcej usterek wagonów, co skutkowało również potem problemami

taborowymi i wypadaniem wagonów ze składów i niewystarczającej liczby wagonów w składach pociągów do obsługi jazdy.

Jeśli chodzi o przygotowanie do zimy na lotniskach; tutaj ta sytuacja rok temu była dobra, w tym roku jeszcze poprawiliśmy efektywność zarządzania na lotniskach w okresie zimowym. Ilość sprzętu technicznego, po pierwsze, zestawy odśnieżające. Tutaj mamy wzrost rok do roku o 10%. Sprzęt odpowiedzialny za posypywanie, zraszanie – wzrost o 13%.

Jeśli chodzi o drogi krajowe, za które odpowiedzialna jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; tutaj też nie będę państwa zamęczał danymi, ale tego sprzętu jest w wystarczającej ilości. To chyba też było widać tej zimy, że w zasadzie nie wystąpiło nigdzie na żadnym odcinku drogi krajowej, jak tak patrzę na przedstawicieli Generalnej Dyrekcji, takiego utrudnienia, które by nam sparaliżowały ruch w bardzo kłopotliwy sposób. Mieliśmy do czynienia z wypadkami zimowymi, mieliśmy do czynienia z zablokowaniem drogi przez tiry w niewystarczający sposób przystosowane do ruchu w czasie zimy. Ale istotnych utrudnień, jak chociażby takich, jakie mieli nasi sąsiedzi na południu, co zmusiło ich do zamknięcia chociażby przejścia granicznego w Cieszynie, takich problemów nie mieliśmy.

Jeśli chodzi o drogi wodne, to jest jeszcze problem najbardziej aktualny, dlatego że mamy do czynienia cały czas z zatorami lodowymi. Pamiętacie wszyscy państwo kłopoty przy podejściu do portu w Świnoujściu. Wskutek cofki zablokowało się wejście do portu, ale udało się to dosyć sprawnie odblokować i przywrócić tam ruch. W pogotowiu było i jest 7 holowników i lodołamaczy dla naszych portów morskich, na Wiśle jest 13 lodołamaczy, na Odrze także 13, w tym 6 we współpracy z naszymi niemieckimi partnerami. Przez cały okres zimowy, poza dniem 16 lutego, kiedy cofka lodu z zatoki zablokowała wejście do portu oraz przeprawę portową w Świnoujściu, wszystkie wejścia do portów były drożne.

Jeśli chodzi o kolejne działanie krótkoterminowe – diagnoza przygotowań do EURO 2012, ewentualna korekta planów i opracowanie rozwiązań alternatywnych, to jesteśmy w stałej współpracy z minister sportu i turystyki, z ministrem spraw wewnętrznych i odpowiednimi innymi ministrami w ramach specjalnego zespołu koordynacyjnego komitetu organizacyjnego, w którym również reprezentuję mój resort. Już wypracowaliśmy specjalne programy operacyjne. Do końca marca br. zostaną one przygotowane. Zostaną również przepracowane odpowiednie plany transportowe, za które również mój resort jest odpowiedzialny. To wszystko jest w toku i na bieżąco wszystkie spółki kolejowe i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, i lotniska tutaj bardzo dobrze współpracują. Te przygotowania są w należytym stadium zaawansowania i te wszystkie plany będą w odpowiedni sposób przygotowane tak, aby z jednej strony sprawnie przeprowadzić turniej EURO 2012, dwa – sprawnie przemieszczać kibiców między arenami sportowymi, ale – po trzecie również – aby nasi obywatele, przecież wszyscy będziemy funkcjonowali normalni, w tym czasie również nie odczuwali w sposób bardzo bolesny pewnych utrudnień, które mogą mieć miejsce.

Czwarty projekt krótkoterminowy, który na wejściu także wprowadziliśmy, to jest audyt projektów inwestycyjnych. Wszystkie toczące się projekty inwestycyjne mają dla nas, oczywiście, charakter priorytetowy i nie dlatego przecież, że organizujemy turniej EURO 2012, ale poprawiamy konsekwentnie jakość życia w naszym kraju. Ten boom inwestycyjny jest rzeczywiście widoczny, ale to wymaga takiego codziennego monitorowania, nadzorowania i usprawniania wszystkich procesów inwestycyjnych.

Dlatego podjąłem działania, po pierwsze, polegające na organizowaniu specjalnych odpraw weryfikacyjnych z wykonawcami poszczególnych odcinków autostradowych. To miało miejsce w zeszłym tygodniu; z każdym z osobna rozmawialiśmy na temat ich problemów, na temat wzajemnych roszczeń, na temat tego, jak usprawnić i poprawić terminowość oddawanych odcinków autostradowych. Po drugie, powołaliśmy stały zespół monitorujący inwestycje spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Po trzecie, dokonaliśmy przeglądu roszczeń wykonawców drogowych. To będzie tutaj w uzgodnieniu z Generalną Dyrekcją. Ten przegląd roszczeń odbędzie się do końca marca 2012 roku, tak aby oczyścić pole również z wykonawcami w tym zakresie, w którym będzie to możliwe. Po czwarte, objęcie monitoringiem inwestycji kolejowych i drogowych, o czym wspominałem. Jest to

dla nas kluczowa sprawa. I co tydzień tego rodzaju spotkania się odbywają, na których odbieramy raporty z postępu prac. Po piąte; objęcie specjalnym, szczególnym nadzorem inwestycji z Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko", zwłaszcza w kontekście inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, bo to jest problem, z którym się rzeczywiście borykamy.

Tak wyglądają obecnie prowadzone prace modernizacyjne. Po lewej stronie tabeli widocznej na slajdzie widzicie państwo mapę inwestycji kolejowych. Gdybyśmy na to nałożyli jeszcze mapę inwestycji odtworzeniowych, rewitalizacyjnych, byłaby ona jeszcze bardziej, że tak powiem, poszatkowana. Druga mapa to są inwestycje drogowe. Kolorem czerwonym oznaczone zostały wszystkie inwestycje w toku.

Jeśli chodzi o kolejny projekt krótkoterminowy, z którym postanowiłem się zmierzyć na samym wejściu, to jest pilna, szybka reorganizacja pracy ministerstwa, taka, aby usprawnić, zmniejszyć w pewnych obszarach ministerstwo, docelowo przeprowadzić również redukcję zatrudnienia, oczywiście bez szkody dla funkcjonowania resortu. Ale w pierwszej kolejności podjąłem decyzję o zlikwidowaniu przedstawicielstw zagranicznych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Założyliśmy sobie plan redukcyjny na 2012 rok jeśli chodzi o redukcję zatrudnienia w ministerstwie i agendach podległych.

Po trzecie, przeprowadziłem reorganizację departamentów; jest ich dzisiaj mniej. Po czwarte, prowadzimy konsekwentną pracę nad przeglądem prawa pod kątem usuwania niepotrzebnych zadań. Tutaj mamy do czynienia z takim celem deregulacyjnym, który chcemy przeprowadzić w 2012 roku wspólnie z ministrem Jarosławem Gowinem, który jest za to odpowiedzialny. Już mamy przygotowanych do deregulacji ponad 30 zawodów z ponad 80, które są w obszarze odpowiedzialności ministra transportu. Po piąte, konsekwentnie usuwamy zaległości w implementacji prawa unijnego. Tyczy się to nawisów legislacyjnych związanych nie tylko z ustawami, które wdrażają dyrektywy unijne, ale również z rozporządzeniami, które z kolei powinny wdrażać uchwalone już przez Wysoki Sejm ustawy.

Inne kluczowe decyzje, to są decyzje, które mają usprawniać funkcjonowanie ośrodków ruchu drogowego, które mają ewentualnie zabezpieczać, za co też chciałbym podziękować Wysokiej Komisji; mówię o zmianie ustawy o kierujących pojazdami i o odroczeniu o rok przeprowadzenia nowych egzaminów na prawo jazdy. W naszej ocenie, po spotkaniu z przedstawicielami wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, uznaliśmy, że wojewódzkie ośrodki nie są w wystarczającym stopniu przygotowane do wdrożenia nowego egzaminu. I w ten sposób, aby nie ryzykować niepotrzebnego stresu, aby nie ryzykować kłopotów czy chaosu związanego z wdrożeniem ewentualnie nowego systemu bez należytego przetestowania i przygotowania, poprosiliśmy Wysoką Komisję, za to jeszcze raz serdecznie dziękuję, o możliwość szybkiego przeprowadzenia zmiany prawa w tym obszarze. Dzięki temu Polacy spokojnie mogą jeszcze zdawać egzaminy na starych zasadach przez cały ten rok, do początku stycznia 2013 r.

Przechodzimy do strategicznych celów długoterminowych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W obszarze kolei dla mnie zasadniczą rzeczą, o czym konsekwentnie mówię od pierwszych dni, jest podnoszenie jakości i komfortu podróży. I po drugie, przygotowanie również przewoźnika, powiedziałbym naszego narodowego przewoźnika Intercity, do odpowiedniej konkurencji międzynarodowej. Tyczy się to nie tylko Intercity, ale również PKP Cargo.

Jeśli chodzi o obszar dróg, tutaj celem ministerstwa jest dalsza rozbudowa infrastruktury, dokończenie, nadzór nad obecnymi inwestycjami, plan nowej sieci na 2020 rok i przygotowanie nowej perspektywy budżetowej i to, co też szalenie istotne i w czym będziemy również liczyli na wsparcie pań i panów posłów, to jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który przygotowujemy i który będzie, w mojej ocenie, wpływał w odpowiedni sposób na podnoszenie bezpieczeństwa na naszych drogach. Nie tylko inwestycje, które prowadzimy, bo one oczywiście muszą poprawiać bezpieczeństwo, są na to nakierowane, ale również inne działania. Ale o tym będziemy mówili dalej. A zatem bezpieczeństwo na drogach jest też bardzo istotnym celem, który sobie postawiłem jako nowy minister transportu.

W obszarze transportu lotniczego, to jest rozwój sieci portów regionalnych, wsparcie dla portów lokalnych i wzrost jakości obsługi pasażera.

W obszarze budownictwa celem dla nas jest ułatwienie procesów inwestycyjnych w budownictwie, o czym za chwilę.

W obszarze mieszkalnictwa nastawiamy się na wsparcie młodych ludzi przy zakupie lub wynajmie pierwszego mieszkania, czyli ten interes młodego człowieka jeśli chodzi o wchodzenie w dorosłość będzie dla nas również priorytetem przez najbliższe miesiące.

W obszarze polityki morskiej celem strategicznym jest dalszy rozwój polskich portów morskich i rozwój polskiej bandery.

Celem strategicznym długoterminowym w obszarze funkcjonowania resortu, wspominałem już krótko o tym, będzie dalsze podnoszenie efektywności ministerstwa, redukcja zatrudnienia, poprawienie jakości legislacji i organizacji pracy.

Strategiczne projekty długoterminowe, które wynikają z celów, które państwu przedstawiłem. W obszarze „budownictwo" podjęliśmy już prace, powołałem specjalny zespół, który pracuje pod kierunkiem pana ministra Janusza Żbika sektorowo odpowiedzialnego w ministerstwie za budownictwo. A – z drugiej strony – od strony eksperckiej szefem tego zespołu jest pan profesor Niewiadomski, uznany autorytet w dziedzinie prawa budowlanego. Rozpoczęliśmy już prace nad nowym deregulacyjnym Kodeksem budowlanym. Naszym celem jest takie zderegulowanie przepisów prawa, które będą ułatwiały Polakom budowanie domów, mieszkań, będą ułatwiały prowadzenie procesów inwestycyjnych w budownictwie.

Jeśli chodzi o drogi. Tutaj w obszarze tych strategicznych projektów długoterminowych, czyli do końca kadencji, jest dokończenie inwestycji drogowych w ramach obecnego planu, to jest włączenie remontów dróg krajowych do Krajowego Funduszu Drogowego. Kolejny projekt, to jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, o którym przed chwilą wspominałem, a który jest naprawdę szalenie istotny. I będziemy nad tym konsekwentnie pracowali, aby już w pierwszej połowie roku 2012 go przygotować i przedstawić opinii publicznej do wdrożenia do 2013 roku, a częściowo zręby tego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będą już wdrażane w 2012 roku, ale o tym dalej.

Narodowy Program Budowy Dróg Krajowych czyli nowa perspektywa budżetowa, nowy plan po 2015 roku. Chcemy być odpowiednio przygotowani na czas uruchomienia nowej perspektywy budżetu unijnego, na wsparcie również ze środków własnych, tak abyśmy mogli do tych inwestycji pilnie przystąpić, aby były one gotowe dla nowego gabinetu po wyborach w 2015 roku. Prowadzimy już prace nad nową strategią rozwoju transportu, o tym również odpowiedzialny minister będzie państwu mówił. To się toczy. Ja jestem również po rozmowach z ekspertami. I w tym zakresie poprosiłem pana ministra Tadeusza Syryjczyka o objęcie prac nad strategią rozwoju transportu, która będzie jedną z kilku naszych horyzontalnych strategii narodowych. Poprosiłem, aby pan minister Tadeusz Syryjczyk był takim ekspertem-konsultantem w sprawie przygotowania tej strategii rozwoju transportu, która obecnie ma miejsce w moim resorcie.

W obszarze polityki morskiej, to jest oczywiście dokończenie programu „Falochron", który jest integralną częścią terminala LSG w Świnoujściu, to jest wsparcie dla rozwoju polskiej bandery, program „Polskie Porty 2030". O tym również pani minister Anna Namiotko-Wypych będzie państwu mówiła.

W obszarze kolei strategicznych projektów długoterminowych nie wymieniłem jako pierwszych, ale chyba już państwo nie macie wątpliwości, że dla mnie jako ministra i dla mojego resortu, kolej jest dzisiaj najważniejszym priorytetem i na niej w dużej mierze się skupiamy. Dlatego będę konsekwentnie wdrażał program poprawy zarządzania Grupą PKP SA, będziemy przeprowadzali rekonstrukcję PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Usprawnimy inwestycje PKP PLK SA, o czym już wspominałem pokrótce, a pan minister Massel będzie państwu jeszcze o tym mówił. Przeprowadzamy proces prywatyzacji spółki PKO Cargo. PKP TELEKOM i Polskich Kolei Linowych. Tworzymy sieć dworców PKP.

Części, które nie wejdą do sieci dworców PKP, będziemy chcieli przekazać nieodpłatnie samorządom, a jeśli nie będzie zainteresowania, sprzedawać na rynku.

Będziemy konsekwentnie prowadzili program modernizacji taboru spółki PKP Intercity. Przygotujemy nową perspektywę budżetu. W tym kontekście zostanie również przygotowany wieloletni plan inwestycji kolejowych. Przygotujemy, a raczej wdrażamy właśnie, już w tym roku będą pierwsze projekty objęte programem rewitalizacji, tak aby do 2015 roku te wszystkie kluczowe rzeczy, o których już wcześniej mówiliśmy i o których słyszeli już zainteresowani państwo posłowie, czyli projekty rewitalizacji (chociażby połączenia między Wrocławiem a Warszawą, o tym pan minister będzie mówił za chwilę), żeby do 2015 roku to zostało skutecznie zrealizowane.

Wdrażamy program Pendolino nie bez kłopotów, ale wdrażamy program Pendolino na linii kolejowej E-65. Prowadzimy bieżące rozmowy z Komisją Europejską na temat finansowania tego programu. Jestem przekonany, że w roku 2014 pojedziemy pociągiem Pendolino koleją dużych prędkości między Gdańskiem a Warszawą i dalej do Katowic lub Krakowa.

W obszarze transportu lotniczego realizujemy inwestycje lotniskowe. Dwa dni temu, przedwczoraj, został otwarty nowy terminal na lotnisku we Wrocławiu. Za chwilę będą otwarte nowe terminale, jak chociażby ten w Gdańsku. A zatem dalej realizujemy program inwestycji lotniskowych. On będzie również rozłożony na kolejne miesiące i lata, tak aby w nowej perspektywie budżetowej również transport lotniczy miał odpowiednie wsparcie.

Kolejnym działaniem jest przekształcenie Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Porty Lotnicze w spółkę akcyjną, czyli komercjalizacja tej firmy, bo dzisiaj to nie jest spółka. Wspieranie rozwoju lotnisk lokalnych; o tym też za chwilę będzie mówił właściwy minister.

I szósty, kluczowy obszar, to jest mieszkalnictwo. Podjęliśmy już prace nad nowym projektem mieszkaniowym, o którym wspomniałem wcześniej. Tu proszę jeszcze Wysoką Komisję o czas na przedstawienie szczegółów. To jest program, który będzie wymagał również szczegółowego przepracowania z ministrem finansów, bo oczywiście ma on skutki dla budżetu państwa, ale będziemy przygotowywali nowy projekt mieszkaniowy, który w centrum będzie ustawiał młodego człowieka i zwiększał dostępność nowych mieszkań dla młodych ludzi w naszym kraju. I przygotowujemy zmianę ustawową, która przedłuży stosowanie preferencyjnej spłaty tak zwanych starych kredytów mieszkaniowych. Już za niedługo otrzymacie państwo od nas na pewno nowelizację ustawy w tej sprawie.

Obszary wsparcia, w których funkcjonują moje kluczowe sprawy, to jest legislacja. I tutaj liczę na intensywną współpracę z Komisją Infrastruktury i z Sejmem. Kolejnym obszarem, bez którego byśmy nie byli w stanie funkcjonować, to jest oczywiście finansowanie tych wszystkich projektów. I oprócz tego, że my przygotowujemy jakby strategicznie te wszystkie projekty, wdrażamy je, to skuteczne wdrożenie może być związane wyłącznie z odpowiednim ich finansowaniem. Zatem zawsze najważniejszą sprawą dla przygotowanych wszystkich rzeczy jest przygotowanie ich finansowania.

I organizacja pracy, o czym już wspominałem, to jest organizacja pracy w zakresie usprawniania funkcjonowania ministerstwa transportu, ale również agend podległych Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Tych agend jest całe mnóstwo, o czym państwo wiecie. I tu konsekwentnie będziemy poprawiali jakość zarządzania administracją morską. Będziemy konsekwentnie racjonalizowali liczbę instytutów badawczych, tak aby ograniczać również funkcje państwa w tym obszarze i przede wszystkim deregulować.

Teraz, jeśli pan przewodniczący pozwoli, poproszę właściwych ministrów o szczegółowe referowanie tych kluczowych obszarów, o których mówiłem przed chwilą. Każda z tych rzeczy w takiej metodologii pracy, jestem przekonany, że to się bardzo spodoba panu posłowi, który wcześniej apelował właśnie o to, aby każdy z projektów był opatrzony terminem, odpowiedzialnością również personalną. Dokładnie taką metodologię pracy przyjęliśmy. Każdy z kluczowych obszarów, każdy z kluczowych projektów, które państwu przedstawiłem przed chwilą, ma ministra prowadzącego i ma datę wdrożenia.

Zatem proszę teraz, jeśli pan przewodniczący pozwoli, oczywiście, na taką metodologię procedowania…

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Chyba pozwoli…

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Ale wydaje mi się, że to byłoby dla nas wszystkich dobrze, abyśmy posłuchali szczegółowo w jaki sposób wdrażamy wszystkie kluczowe obszary, o których mówiłem.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Komisja Infrastruktury naprawdę jest zainteresowana dobrą współpracą z resortem i zależy nam na pełnej informacji. Dlatego nie ma problemu, panie ministrze. Proszę bardzo.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Pan minister Andrzej Massel przedstawi państwu strategiczne długoterminowe projekty w obszarze kolei. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Szanowni państw, w obszarze kolei jest aż dziewięć długoterminowych projektów. Spora ich część, oczywiście, jest realizowana we współpracy między różnymi członkami kierownictwa, w szczególności z obecną tutaj panią wiceminister Patrycją Wolińską-Bartkiewicz. I ona niektóre z tych tematów też będzie omawiała.

Natomiast zacznę od procesu zarządzania Grupą PKP SA. Mamy wszyscy świadomość, że struktura Grupy PKP SA w bardzo istotny sposób wpływa na możliwość zarządzania również podmiotami wchodzącymi w jej skład, a przede wszystkim na koordynację działań poszczególnych podmiotów. Takim bardzo dobrym przykładem są modernizacje linii kolejowych, które muszą być koordynowane z działaniami w zakresie wzmocnienia systemu zasilenia, jak również w koordynacji z inwestycjami w tabor kolejowy. Czyli już mamy trzy podmioty Grupy PKP, które w naturalny sposób są zainteresowane i których priorytety należy skoordynować.

W ramach planowanych zadań przewidujemy przede wszystkim podniesienie jakości zarządzania spółką PKP SA i wprowadzanie stopniowo korporacyjnej struktury zarządzania w spółkach Grupy PKP. Natomiast żeby mieć wgląd jak ten proces przebiega, powoływany jest zespół do spraw monitorowania procesu restrukturyzacji spółek PKP SA, w szczególności również PKP Polskie Linie Kolejowe, z udziałem przedstawicieli poszczególnych spółek, z udziałem, oczywiście, resortu. Zadaniem zespołu będzie opiniowanie i nadzór nad terminowym wdrażaniem procesów restrukturyzacyjnych, a także ocena ich efektów.

Drugim projektem długoterminowym jest restrukturyzacja Polskich Linii Kolejowych. To jest bardzo istotny obszar, który wpływa zarówno na procesy inwestycyjne, jak i wpływa też na koszty zarządzania PLK, jak również na efekty pracy tego podmiotu zatrudniającego, wszyscy wiemy, 39 tysięcy osób. Plan restrukturyzacyjny będzie obejmował zmiany organizacyjne, będzie obejmował scentralizowanie zarządzania procesami pracowniczymi i zakupowymi. Będzie obejmował również zmianę w procesach planowania i monitorowania inwestycji. Cały system kontrolingu inwestycyjnego jest w tej chwili wprowadzany w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe tak, żeby informacja niezbędna wszystkim zainteresowanym była dostępna, była pewna i była jednolita, z czym dotychczas bywały kłopoty.

Chodzi nam również o jak najlepsze wykorzystanie sieci kolejowej tak, żeby to co na infrastrukturze kolejowej jest robione, jak najefektywniej służyło przewoźnikom kolejowym, żeby po prostu dawało efekty.

Kolejny projekt długoterminowy, to jest usprawnienie procesu inwestycyjnego w Polskich Liniach Kolejowych. Oceniamy obecny stan realizacji inwestycji jako niezadowalający. I mamy świadomość, że duże projekty kolejowe, projekty infrastrukturalne, są trudne w realizacji pod względem proceduralnym i technicznym. Dlatego chcemy wspomagać

zarządcę w przeprowadzaniu tych inwestycji, między innymi poprzez powołanie zespołu do spraw nadzoru nad kolejowym procesem inwestycji infrastrukturalnych w ramach Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko". Chodzi o to, aby wszystkie problemy zgłaszane w czasie realizacji tych inwestycji mogły być omówione z udziałem zainteresowanych instytucji, tak żeby nie przebijać się niepotrzebnie pismami, ażeby pewne rzeczy załatwiać w trybie operatywnym. Tu jest bardzo ważna współpraca z różnymi jednostkami administracji, zwłaszcza na szczeblu województw, organami środowiskowymi. Chcemy tę współpracę usprawnić, a dzięki temu proces inwestycyjny uczynić łatwiejszym.

Również przewidujemy zmiany legislacyjne, które uproszczą wydawanie pozwoleń budowlanych. Obecnie oceniamy, że jest to jedno z głównych wąskich gardeł całego procesu inwestycyjnego. Te działania są już w toku, niektóre z nich zostały już wdrożone, inne będą wdrożone w najbliższych miesiącach.

Czwarta grupa zagadnień, a równocześnie stanowiących projekty długoterminowe, to jest kontynuacja prywatyzacji. W tej chwili zaawansowane są procesy prywatyzacyjne w odniesieniu do spółek PKP Cargo, PKP TELEKOM i Polskie Koleje Linowe. Konsekwentnie ten proces będzie realizowany tak, żeby osiągnąć cele jakie sobie stawiamy w procesie prywatyzacyjnym, równocześnie dążąc do tego, żeby ten proces wygenerował możliwie duże środki niezbędne sektorowi kolejowemu w jego transformacji.

Piąty projekt długoterminowy, to jest nowe podejście do dworców kolejowych. Chcielibyśmy z jednej strony zaproponować sieć dworców, które będą dworcami Polskich Kolei Państwowych. Będą to dworce istotne zwłaszcza dla przewozów międzywojewódzkich, międzynarodowych, czyli tam gdzie mówimy o połączeniach również na większe odległości, czyli również tam gdzie pasażer więcej wymaga. Pasażer, który korzysta z połączeń dalekobieżnych, oczekuje na dworcu kolejowym większej też liczby usług. Za te dworce nie wyzbędziemy się odpowiedzialności. Chcemy to usprawnić.

Mówiąc o podniesieniu standardu usług, wybierzemy sieć strategicznych dworców kolejowych. Zresztą, mam nadzieję, że jest to chyba coraz lepiej widoczne, bo jednak co kilka dni słyszymy o oddaniu do eksploatacji kolejnego zmodernizowanego dworca kolejowego, które naprawdę wyglądają ładnie, są perełkami. Chcielibyśmy, żeby te dworce też jeszcze żyły. Tu jest chyba najsłabszy jeszcze punkt, dlatego że mamy piękne dworce, a nie zawsze na tych dworcach są dostarczane usługi, których oczekują pasażerowie; to chcielibyśmy wprowadzić, a jednocześnie chcielibyśmy wypracować zasady nieodpłatnego przekazywania dworców kolejowych samorządom w celu zagospodarowania terenów. Ale terenów nie tylko samego dworca, ale również przyległych, tak żeby przy tej okazji tworzyć zintegrowane węzły transportowe, angażując w to samorządy gmin. To jest bardzo ważne, to jest też piękne pole współpracy podmiotów kolejowych z samorządami. Dzięki temu można będzie wypracować wiele ciekawych rozwiązań zachęcających pasażerów do korzystania z transportu kolejowego. A równocześnie pozwoli samorządom na lokalizowanie na dworcach kolejowych różnych funkcji użyteczności publicznej, czy to świetlicy, czy to biblioteki, czy punktu obsługi mieszkańców, czy straży miejskiej. To są wszystko funkcje, które zlokalizowane na dworcach kolejowych przyczyniają się do tego, że dworzec ma gospodarza, a równocześnie po prostu tam będą ludzie. I to jest dla nas istotne, żeby te dworce ożyły. Czyli bardzo duże otwarcie na współpracę z samorządami. Jednocześnie chcielibyśmy poprawiać efektywność zarządzania nieruchomościami Polskich Kolei Państwowych. Temu będą służyły działania restrukturyzacyjne również w PKP SA.

Następny istotny pakiet zagadnień to jest modernizacja taboru PKP SA. Wydzielamy tutaj osobną grupę działań dotycząca taboru przewoźnika Intercity. To wynika z faktu, że czujemy się odpowiedzialni za przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe. Jesteśmy ustawowym organizatorem tych przewozów i chcielibyśmy, żeby usługi, które są zamawiane jako służba publiczna, były należytej jakości. A jednym elementem tej jakości jest nowoczesny tabor kolejowy. Stąd w toku realizacji są projekty taborowe. Najbardziej taki spektakularny to jest zakup 20 składów zespołowych wraz z budową niezbędnego zaplecza czyli hali wielopociągowej w Warszawie do obsługi tego taboru. To jest tabor do obsługi połączeń dalekobieżnych na korytarzu transportowym E-65.

Sumaryczna wartość projektów dotyczących i taboru, i zaplecza, to jest 2,1 mld zł, czyli to jest – kolokwialnie mówiąc – projekt Pendolino. Traktujemy go jako wydzielony projekt, o tym jeszcze powiemy.

Mamy również dodatkowe projekty, które są na zaawansowanym etapie przygotowania. Zawnioskowaliśmy do resortu rozwoju regionalnego o umieszczenie tych projektów na liście podstawowej, indykatywnej Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko". I są to takie projekty, jak projekt odnowy taboru dla relacji Przemyśl–Szczecin przez Kraków i Wrocław. Chodzi o 68 wagonów do modernizacji. Inny projekt dotyczy relacji Wrocław–Gdynia. Tu jest zakup nowego taboru, około 25 nowoczesnych wagonów pasażerskich. To są wszystko projekty małe, ale stanowiące bardzo dobre uzupełnienie realizowanych na tych liniach kolejowych działań modernizacyjnych. Dzięki temu zachęcimy pasażerów do korzystania z pociągów na tych trasach.

Przygotowujemy jeszcze jeden znacznie większy projekt zakupu taboru w formie elektrycznych zespołów trakcyjnych. Również chcielibyśmy, żeby udało się to sfinansować jeszcze w tej perspektywie unijnej. Całość działań, oczywiście do 2015 roku, aczkolwiek na przykład w przypadku taboru dla tych małych projektów Przemyśl–Szczecin czy Wrocław–Gdynia, to chcielibyśmy, żeby pierwsze jednostki tego taboru pojawiły się już w przyszłym roku. Tak że naprawdę szybko ta poprawa będzie następowała.

Jeżeli chodzi o przygotowanie nowej perspektywy unijnej myślę, że właściwą osobą jest tutaj koleżanka.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Pani minister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz odpowiedzialna w resorcie za projekty unijne.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, tak jak pan minister wspomniał na początku, żaden projekt by się nie udał bez zapewnienia jego finansowania. W resorcie trwają intensywne prace nad określeniem priorytetów inwestycyjnych na nową perspektywę finansową Unii Europejskiej, to jest na lata 2014-2020. Prowadzimy w tym momencie takie prace, które pozwolą nam przygotować wszystkie projekty w fazie dokumentacyjnej, w fazie przygotowawczej, żebyśmy mogli być zorganizowani i osiągnąć gotowość realizacyjną już w 2014 roku. Obecnie, jak państwo wiecie, trwają intensywne prace nad formułowaniem ostatecznych zapisów dotyczących sposobu wdrażania i zasad wdrażania nowej perspektywy.

Toczy się bardzo gorąca dyskusja na forum Unii Europejskiej w jakiej wysokości i w jaki sposób te środki będą dystrybuowane. Dzisiaj szacujemy, że będziemy mieli w ramach Funduszu Spójności do dyspozycji około 26 miliardów euro na sam sektor transportu. W obszarze kolejowym najważniejszy nacisk będziemy kładli na modernizację linii kolejowych, na dokończenie tego co już zostało rozpoczęte. Niemniej jednak ważną kwestią jest program rewitalizacyjny. To jest to, proszę państwa, czego nie udało się zrobić w 2007 roku. Gdy negocjowano poprzednią perspektywę finansową, nie wynegocjowano z Komisją Europejską możliwości rewitalizacji. Dzisiaj taką możliwość i takie „zielone światło" dostaliśmy z Komisji Europejskiej, gdy przedstawiliśmy jak wygląda sytuacja w zakresie projektów inwestycyjnych w Polskich Liniach Kolejowych, w spółce, która jest zarządcą infrastruktury kolejowej. To jest bardzo ważny element.

Niemniej jednak w zakresie kolei będziemy chcieli finansować również inwestycje dworców kolejowych. To jest ta komplementarność do tego, co pan minister powiedział w zakresie tak zwanej polityki dworcowej; tabor kolejowy nie tylko dedykowany przewozom pasażerskim. Dyskusja na ten temat toczy się i oczywiście jesteśmy jak najbardziej zainteresowani, żeby taka możliwość zaistniała. Oczywiście, pojawia się dyskusja na temat nowych narzędzi, na przykład obligacji projektowych czy instrumentów zwrotnych nieograniczonych, jak to ma miejsce w tej perspektywie, chociażby do zakresów rzeczowych. Tutaj widzimy dosyć szerokie pole jeżeli chodzi o inwestycje w transport w zakresie nowych technologii i transportu intermodalnego, inteligentnych systemów transportowych.

Oczywiście, w ramach pracy nad nową perspektywą założyliśmy sobie ambitny cel, że do końca tego roku będziemy mieli przygotowane priorytety inwestycyjne, tak aby móc ruszyć z fazą przygotowawczą i osiągnąć tę gotowość realizacyjną już w 2014 roku. To jest bardzo ważne, żeby uniknąć błędów z dwóch poprzednich perspektyw. Dziękuję.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję. Ponownie pan minister Andrzej Massel w sprawie projektu Pendolino na linii E-65.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Jeżeli jeszcze można cofnąć projekcję i pokazać jeden slajd wcześniej.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Bo jeszcze nie powiedzieliśmy o rewitalizacji robionej jeszcze w tej perspektywie. Bo tutaj zaczęliśmy mówić o nowej perspektywie, pani minister Wolińska-Bartkiewicz powiedziała o tym. Natomiast co jest ważne, na bieżący rok zaplanowaliśmy stworzenie całego pakietu takich projektów rewitalizacyjnych. One są już dość zaawansowane. Kolejne projekty są przedstawiane organom środowiskowym, bo tu jest jakby decydujące stanowisko regionalnych dyrektorów ochrony środowiska czy takie projekty mogą być realizowane w procedurach nieco uproszczonych. Oczywiście, jest to dostosowane do zakresu tych projektów. Na stole w tej chwili jest dziewięć projektów, dziesiąty jest przygotowywany. Być może pojawią się kolejne projekty. Sumaryczny koszt tych projektów to jest 2,4 mld złotych. Czyli jest całkiem sporo. Są to dość fajne projekty, dlatego że ich zakres każdorazowo jest na kwotę 200 czasem 300 mln zł. Są one łatwiejsze do realizacji, bo nie jest to tak duży zakres techniczny, łatwiejsze proceduralnie, a efekty bardzo duże.

Oczywiście, stosownie do decyzji organów środowiskowych, będziemy wnioskowali do Rady Ministrów o zmiany w dokumencie, który już obowiązuje, czyli do wieloletniego planu inwestycji kolejowych, żeby do każdej z tych inwestycji przygotować stosowny montaż finansowy. Efektem programu rewitalizacyjnego będzie naprawdę poprawa warunków podróżowania w wielu relacjach. Sztandarowa relacja Warszawa–Wrocław; chcielibyśmy, żeby poprzez projekt rewitalizacyjny w pobliżu Częstochowy i poprzez uzupełnienie prac utrzymaniowych na odcinkach przyległych, uzyskać połączenie kolejowe Warszawa–Wrocław w czasie 3,5 godziny, co niewątpliwie zachęci pasażerów do korzystania na tej trasie jednak z transportu kolejowego. W tej chwili jest to relacja, którą pasażerowie oceniają najgorzej i chcielibyśmy, żeby w 2014 roku ta sytuacja uległa zmianie.

Odnośnie do projektu Pendolino bardzo dobrze widać, jak ważna jest koordynacja działań w bardzo różnych obszarach. Dlatego że projekt Pendolino opiera się na kilku filarach. Jednym z nich jest zapewnienie finansowania, a podstawą tego jest również umowa służby publicznej, która została zawarta w 2011 roku. Jest tam również finansowanie Europejskiego Banku Inwestycyjnego na pokrycie wkładu krajowego. Komplementarna w stosunku do projektu Pendolino jest również modernizacja dworców kolejowych, czyli tych stacji, na których Pendolino będzie się zatrzymywało. Są to dworce w Katowicach, Krakowie, dworce warszawskie Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, a również dworce kolejowe między Warszawą a Gdynią. Otwarty już dworzec w Iławie, lada moment oddany zostanie dworzec w Działdowie, dworzec malborski, gotowy już dworzec tczewski. Ponadto dworce w Trójmieście, takie jak w Sopocie czy w Gdyni. Czyli jest to stworzenie całej nowej oferty dla pasażerów.

Tabor jest tylko jednym z jej elementów. Bardzo istotny element, o czym już wcześniej mówiliśmy, to jest modernizacja odcinków kolejowych, po których ten tabor będzie kursował, a która to modernizacja w tej chwili trwa. I dzięki temu będzie możliwe osiąganie prędkości, których dotychczas w Polsce jeszcze nie osiągaliśmy.

No i warunek legislacyjny. W resorcie została przygotowana zmiana rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Jest to rozporządzenie wykonawcze wydane na podstawie delegacji Prawa

budowlanego. A ono umożliwi pełniejsze wykorzystanie parametrów taboru kolejowego na zmodernizowanej infrastrukturze. Zwłaszcza chodzi o wartość przyspieszenia bocznego przy przejeździe tego taboru po łukach. Świadomie mówimy o takich szczegółach, a dopiero tu widać, jak bardzo ważne jest spełnienie wielu warunków, żeby uzyskać na koniec efekt, który będzie odczuwalny przez pasażerów. Dziękuję.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, jeśli państwo pozwolicie przejdziemy teraz do transportu drogowego. Ministrem odpowiedzialnym za transport drogowy w resorcie transportu, budownictwa i gospodarki morskiej jest sekretarz stanu, pan minister Tadeusz Jarmuziewicz. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nadrzędny strategiczny cel długoterminowy, to zapewnienie bezpiecznej infrastruktury drogowej dla szybkiego wzrostu gospodarczego. Jego realizacja uwarunkowana jest osiągnięciem celów pośrednich. I tak jak to widać na slajdzie nr 10, powiem państwu kilka słów o dokończeniu inwestycji drogowej na sieci dróg szybkiego ruchu. Przy okazji slajdu nr 11powiem o zapewnieniu finansowania remontów i środków na utrzymanie dróg. Przy slajdzie nr 12 powiem o zapewnieniu odpowiedniego poziomy bezpieczeństwa ruchu drogowego i przy slajdzie nr 13 – o finansowaniu w nowej perspektywie finansowej 2014-2020 i o przyjęciu nowego programu budowy dróg krajowych przy slajdzie nr 14.

Szanowni państwo, dokończenie inwestycji drogowych. Planowana sieć dróg szybkiego ruchu docelowo, to jest około 2 tys. km autostrad i 5,5 tys. km dróg ekspresowych. Tutaj nie ma miejsca na jakieś specjalne rozważania; to jest rozporządzenie Rady Ministrów, wyznaczone, konkretne. I tutaj nie ma nawet dyskusji na ten temat.

Perspektywa rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu do 2015 roku. Tutaj mamy sytuację jasną, bo objęte to jest programem budowy dróg krajowych na lata 2011-2015 i na koniec 2015 roku powinniśmy mieć mniej więcej taki stan, że to jest około 80% autostrad i 20% dróg ekspresowych. To będzie gotowe na koniec 2015 roku. Ten brakujący kawałek, to jest przede wszystkim wschodni odcinek autostrady A-2 i do tego wrócimy po 2015 r.

Cele do roku 2020: zakończenie sieci autostradowej i wybudowanie wszystkich priorytetowych ciągów ekspresowych. Do 2020 roku się nie zbuduje jeszcze całej sieci ekspresowej, natomiast priorytetowe ciągi ekspresowe, czyli to z całą pewnością węzeł warszawski, który jest priorytetem, S-3 ze Szczecina do autostrady A-4, S-5 Toruń–Poznań–Wrocław, S-7 Gdańsk–Warszawa–Kraków, S-8…Ja mówię o brakujących odcinkach, bo państwo wiecie, że wiele z tych odcinków już istnieje. S-8 Wrocław–War szawa–Białystok, S-17 Warszawa–Lublin, S-19 Lublin–Rzeszów. Po 2020 roku nastąpi realizacja pozostałych dróg ekspresowych. Pozostałe priorytety, a więc budowa obwodnic miast z dużym natężeniem ruchu, tam gdzie nie ma autostrad ani dróg oznaczonych literą S. To wynika z mapy.

Program budowy bezpieczeństwa ruchu drogowego; za chwileczkę będzie okazja mówić o tym dużo szerzej. I system utrzymania dróg krajowych.

Panie ministrze. Zdaje się, że pomoc pani minister Patrycji Wolińskiej-Bartkiewicz, zwłaszcza w punkcie 3 i 4 jest potrzebna. Jeżeli można, prosiłbym, o ile pan minister…

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Proszę bardzo, pani minister Wolińska-Bartkiewicz.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Szanowny panie ministrze. Jeżeli chodzi o najbliższe działania, które zamierzamy podjąć, to musimy w związku z rozwijającą się dynamicznie siecią dróg ekspresowych i autostrad określić średniookresowy program rozwoju sieci i opłaty elektronicznej pobieranej od samochodów ciężarowych. Jeżeli chodzi o tę kwestię, jest ona kluczowa dla przyszłego funkcjonowania Krajowego Funduszu Drogowego, dla którego wpływy z opłaty elektronicznej są stałym dochodem. To musimy uwzględniać. Te prace toczą się równolegle.

Oczywiście, biorąc pod uwagę zaawansowania inwestycji i stan wydatków, które muszą być poniesione przez Krajowy Fundusz Drogowy na realizację inwestycji drogowych, musimy brać pod uwagę wieloletnie finansowanie Krajowego Funduszu Drogowego i stan zadłużenia tego Funduszu oraz obsługę tego zadłużenia. W naszym resorcie, wspólnie z resortem finansów, są przygotowywane plany restrukturyzacji długu Krajowego Funduszu Drogowego, tak aby mógł on jeszcze funkcjonować i finansować te projekty inwestycyjne, o których przed chwilą mówił pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję. Slajd nr 11– remonty z Krajowego Funduszu Drogowego. Pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, tak jak doprowadziliśmy do pewnego porządku, jeśli chodzi o inwestycje, tak nie dorobiliśmy się stanu prawnego jaki by nas interesował przy remontach dróg. Mamy taką sytuację, że wiemy ile wydamy w inwestycjach, mamy to rozłożone w czasie. Natomiast przy remontach dróg żyjemy od budżetu do budżetu; ile nam się uda wyrwać środków, to tyle wydamy.

Z drogami jest tak, że czas życia drogi jest, powiedzmy, dziesięć lat, i wymaga ona co dziesięć lat remontu. Jeżeli mamy pieniądze na wyremontowanie 1800 kilometrów dróg rocznie, bo mamy 18 tysięcy w naszej gestii, to jest OK. Chciałoby się jeszcze więcej. Natomiast jeszcze nigdy nie było tak od roku 1980 roku, żeby środków starczyło. Raz się tak zdarzyło w 2009 roku, że doszliśmy do poziomu prawie 60% dróg krajowych w stanie dobrym, a w innych latach było tylko gorzej.

W związku z tym wyzwaniem resortu pod szefostwem pana ministra Nowaka jest stworzenie przewidywalnego, regularnego programu, gdzie mielibyśmy jasno sfinansowana pulę wydatków na remonty dróg. Będzie bez sensu budowanie dobrych dróg dużej sieci, a potem nieposiadanie środków na ich utrzymanie. To trochę nie ma sensu, to nie budujmy, jeżeli nie mamy pieniędzy na utrzymanie dróg w odpowiedniej sprawności. W związku z tym mówię o wielkim wyzwaniu systemowym, gdzie musimy wzorem inwestycji doprowadzić do tego, żebyśmy mieli pieniądze i, co najważniejsze, odpowiedni stan prawny. Bo jest jakaś pula środków w Krajowym Funduszu Drogowym, jest pokusa nawet sięgnąć po te pieniądze, ale obecny stan prawny nie zezwala.

W związku z tym pozwolicie państwo, że nie będę się odnosił do kolejnych punktów, tylko mówię o tym, jak należy zorganizować ułomnie zorganizowane państwo w tym miejscu, aby mogło wykonywać swój statutowy obowiązek. Skoro mamy drogi o charakterze państwowym, gdzie zarządzanie odbywa się na poziomie resortu, to na poziomie resortu muszą się znaleźć pieniądze na utrzymanie tych dróg w sprawności. I tyle. Mówię o tym, że bierzemy na siebie zobowiązanie wygenerowania stanu prawnego i pieniędzy, aby remonty dróg mogły być prowadzone jak należy.

Poproszę o następny slajd. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Od bodajże 2008 roku nie najgorzej się działo, bo mieliśmy charakterystykę spadkową liczby wypadków śmiertelnych. Bodajże 5,5 tysiąca osób było zabitych w wypadkach drogowych w 2008 roku. I spadało, spadało tak naprawdę do zeszłego roku i w zeszłym roku troszkę podskoczyło. Zjechało do 3900 w 2010 roku, jak państwo pamiętacie, i w roku ubiegłym było 4200 czy 4300 ofiar, czy nawet 4100. Niewielki wzrost, ale zatrzymała się ta tendencja.

Nic się nie bierze z niczego, to znaczy to co na drogach krajowych szczególnie zostało zrobione, i wojewódzkich, bądźmy szczerzy – to infrastruktura spowalniająca, światła, ronda. Wszystko to co służy bezpieczeństwu dało wymierne efekty liczone w mniejszej liczbie ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Natomiast, oczywiście, ciężko jest wyselekcjonować procent, przepraszam za to straszne słowo, oszczędności śmierci na drodze wskazując kryterium – ile oszczędziły wysepki, ile światła. Oczywiście, tego się nie zrobi. W związku z tym musi być program. Trzeba doprowadzić do zorganizowanych działań, które systematycznie we wszystkich obszarach będą dążyły do tego, żeby zmienić ten niedobry stan rzeczywisty.

Unia Europejska nie jest obojętna, przygląda się temu i zdefiniowała sobie cel do 2020 roku 20-procentowej redukcji śmierci na drodze, przepraszam 50-procentowej. Najnowszy, czwarty europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego Unii Europejskiej stawia ambitny cel – zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w ciągu najbliższej dekady. Strategiczne wytyczne do czwartego programu zostały przyjęte 20 lipca 2010 roku. Zawierają opis obszarów siedmiu działań strategicznych na rzecz 50-procentowej redukcji liczby ofiar śmiertelnych w latach 2010–2020.

Pan minister Nowak wspominał o Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, powiedział o nim zaledwie kilka zdań. Jeśli państwo pozwolicie, to ja głębiej wejdę w temat. Powiem kilka zdań. Program kierowany do grup docelowych, jakimi są uczestnicy ruchu drogowego, a także grupy podstawowe – administracja publiczna, w tym członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, organizacje rządowe i samorządowe, eksperci, środowiska naukowe i media. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – zadanie do realizacji w 2012 roku mówi o programie, który się tworzy, który minister Nowak obiecał, że będzie miał rangę uchwały Rady Ministrów.

Państwo się zetknęliście z tym słynnym 4E. Są to: *energency* – pomoc przedmedyczna i medyczna, *engineering* – wymogi techniczne, *enforcement* – nadzór i kontrola oraz *education* – edukacja. Liderem w inżynierii jest oczywiście Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w nadzorze – Komenda Główna Policji, w ratowaniu medycznym – Lotnicze Pogotowie Ratunkowe i w komunikacji – Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie zawierał analizę istniejących dokumentów, przegląd i analizę najlepszych praktyk zagranicznych, bo dlaczego by nie podglądać lepszych, określone cele strategiczne i obszary strategiczne, strategiczne kierunki działań ze wskaźnikami postępu, cele priorytetowe, kalendarz działań oraz koszty i zasady finansowania, a także monitorowanie i model.

Kolejne slajdy…

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Pozwolę się włączyć jeszcze w strategię 4xE. To musi być priorytet nie tylko dla naszego rządu. Chciałbym, aby dla Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uczynić ponadpartyjne porozumienie i też w tym względzie będę liczył na Komisję Infrastruktury. Nie ma dzisiaj rzeczy ważniejszej jak ratowanie ludzkiego życia na polskich drogach. Polscy podatnicy rokrocznie wydają bardzo dużo pieniędzy na poprawę jakości dróg. Budujemy te drogi, poprawiamy, szukamy sposobów na jeszcze większe środki, chociażby na remontowanie, o czym mówiliśmy. Jak pamiętamy, to wszystko ma sens tylko i wyłącznie wtedy, jeśli w centrum naszego zainteresowania będzie obywatel, w tym wypadku kierowca.

Wiem, że brzmi to brutalnie, ale są stosowne statystyki i również wyliczenia europejskie, które mówią, że korzyści utracone, nie mówiąc o moralnych korzyściach, o stracie po ludzkim życiu, ale bardzo suche wyliczenia dotyczące jednego zabitego na drodze, to jest strata w przyszłości dla państwa półtora miliona złotych. Nie chcę trywializować, nie można tego sprowadzać wyłącznie do utraty korzyści w przyszłości. Ale jeżeli z jednej strony mamy moralny obowiązek podnosić jakość dróg, aby mniej ludzi ginęło na polskich drogach, a z drugiej strony są bardzo realne wyliczenia, że dzisiejszy stan się po prostu nie opłaca, to musimy wszyscy podjąć nad tym intensywną pracę. Temu właśnie będzie służył Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, aby w najbliższych latach, na zasadzie takiej zintegrowanej strategii 4xE, o której mówił pan minister Jarmuziewicz – *emergency*, *engineering, enforcement* i *education,* każdy z kluczowych obszarów miał swoją instytucję wiodącą. Będziemy integrowali również środki na edukację. Bardzo bym chciał, żebyśmy z tą edukacją docierali również do najmłodszych, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest ważne od przedszkolaka do emeryta. I że naprawdę nie opłaca się czasami nacisnąć na pedał gazu, nadużyć prędkości, bo może się to skończyć bardzo źle. Musimy z tym przekazem do ludzi dotrzeć i to w każdym z tych obszarów.

Jeśli chodzi o pomoc przedmedyczną i medyczną w obszarze pierwszego E – *emergency*, tutaj liderem ma być Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, z którym już intensywnie współpracujemy, dla którego budujemy specjalne lądowiska przy drogach. Oni są rzeczywiście bardzo sprawną strukturą, która ma nam przynieść pomoc na drodze w przypadku wypadku. Jeśli chodzi o e*ngineering* – tutaj wiodącą instytucją będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Właśnie między innymi temu ma służyć włączenie remontów do Krajowego Funduszu Drogowe, aby mieć dodatkowe środki na poprawianie bezpieczeństwa, na spowalniacze, ronda, drogi o odpowiedniej konstrukcji.

Nadzór i kontrola. Tutaj wiodącą, oczywiście, musi być Policja i z tym będzie się wiązała większa penalizacja łamania przepisów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie może się opłacać przekraczanie i łamanie przepisów. Będziemy w tym względzie potrzebowali wsparcia Komisji Infrastruktury, zarówno jeśli chodzi o wysokość mandatów, jak i o wsparcie oraz tłumaczenie przez państwa posłów, że fotoradary to nie jest tylko maszynka do wyciskania pieniędzy. Przede wszystkim nie jest to maszynka do wyciskania pieniędzy, to jest sposób na realne ograniczenie prędkości na drodze. Państwo polskie nie chce zarabiać na fotoradarach, bo to będzie oznaczało, że ludzie nie łamią przepisów. I to ma być model, do którego zmierzamy. Więc to wszystko, i penalizacja i odpowiednie przygotowanie przepisów, będzie służyło poprawie, mam nadzieję, nadzoru i kontroli w obszarze właśnie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

I czwarty obszar – edukacja. O tym też wspomniałem już bardzo krótko. Chcemy, aby od najmniejszych przedszkolaków była edukacja związana z bezpieczeństwem ruchu, nie tylko na zasadzie prostych odblasków, ale tego, żeby każdy mały Polak już w przedszkolu się dowiedział na podstawie odpowiednich materiałów edukacyjnych, żeby tata albo mama nie przekraczali prędkości jadąc samochodem, bo to się wiąże z życiem nie tylko taty i mamy, ale także dziecka. Chciałbym, żeby dziecko również to wiedziało. Dla nas priorytetowa sprawa, będziemy gotowi z tym programem do czerwca 2012 roku, aby przedstawić go opinii publicznej, a ze wszystkimi legislacyjnymi rzeczami do grudnia 2012 roku.

Dalej pan minister Jarmuziewicz.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

O bezpieczeństwie nigdy dosyć, proszę państwa. Mógłby ktoś z państwa zapytać, zwłaszcza ci starsi posłowie, co z Gambitem. Do tej pory mieliśmy program Gambit. Tylko Gambit miał jeden drobny feler – nie miał budżetu, prawda. Natomiast każdy z tych czterech E wymaga pieniędzy. Nic się nie stanie w wyniku tylko dobrej woli. To musi być sfinansowane. Natomiast przedłużany kilka razy w dobrej wierze zbiór dobrych praktyk, jak można by nazwać program Gambit, bez pieniędzy niewiele mógł wskórać.

Natomiast pojawiające się tu i ówdzie tezy o systemie fotoradarowym w Polsce, który jest obliczony na zbieranie pieniędzy, ja kwituję jednym zdaniem. Proszę państwa, sieć fotoradarów nie jest zbudowana w miejscach, gdzie ludzie jeżdżą szybko, tylko w miejscach gdzie się zabiło najwięcej Polaków. Czyli mapa jest napisana śmiercią ludzi. O to chodziło, taka była intencja. Mówię to jeszcze raz, bo nigdy dosyć mówienia o tym. Irytuje nas, denerwuje, jak dostajemy mandat do domu, bo nam się to przecież zdarza, natomiast to się dzieje w miejscach gdzie ludzie ginęli.

Panie ministrze, slajd nr 12; pani minister Wolińska-Bartkiewicz. Przepraszam, slajd nr 13.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Pani minister Wolińska-Bartkiewicz, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, o nowej perspektywie budżetowej wspomniałam przy omawianiu kwestii związanej z kolejnictwem. Tutaj w zakresie dróg chciałam podkreślić, że priorytetem ministerstwa i naszym głównym zadaniem, na którym skupimy całą uwagę, to jest oprócz dokończenia najważniejszych dróg ekspresowych już rozpoczętych i brakujących

odcinków autostradowych, będzie postulat taki, żeby finansować w nowej perspektywie takie projekty z perspektywy ministerstwa transportu, które tworzą prawdziwą sieć drogową, to znaczy, żeby w nowej perspektywie wszystkie inwestycje gmin, powiatów czy samorządów województw były realizowane komplementarnie do inwestycji na szczeblu rządowym, tak żeby nie powstawały odcinki, gdzie społeczność lokalna nie może się włączyć do ruchu w zakresie dróg, które stanowią krwioobieg gospodarczy w państwie. O tym szeroko już rozmawialiśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, że to jest działanie podejmowane w tym momencie, ale nie usankcjonowane, nie ustalone nigdzie w żadnych przepisach. Teraz nasza uwaga się skupi na tym, aby jednak dofinansowanie przekazywać tam, gdzie ta inwestycja będzie zapewniała włączenie w komplementarną sieć drogową.

Jeżeli chodzi o zakres inwestycji w zakresie dróg finansowanych z nowego budżetu, to tutaj wspomnę, że również będziemy chcieli doposażyć jednostki straży pożarnej, Policji w zakresie sprzętu służącego poprawie bezpieczeństwa, służącego ratownictwu. Ponieważ widać, że te zadania, te rozpoczęte inwestycje w tej perspektywie są ogromnie efektywne, ale potrzeb tutaj jest jeszcze bardzo dużo.

Następna kwestia w zakresie inwestycji drogowych jest taka, że chcielibyśmy finansować w większej ilości zadania z zakresu inteligentnych systemów transportowych, inteligentnego zarządzania ruchem drogowym na sieci dróg nie tylko krajowych, ale również które są bardzo ważne z punktu widzenia poszczególnych regionów. To jest przyszłość, która nam pozwoli w sposób efektywny i jak najbardziej uzasadniony korzystać z dróg, żebyśmy wiedzieli, którędy mamy pojechać, aby ograniczyć emisję spalin, ograniczyć koszty, które są związane z transportem drogowym. Dziękuję bardzo.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję. Narodowy Program Budowy Dróg Krajowych, czyli nowa perspektywa po 2014 roku; pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo, panie ministrze, najpierw zacznę od uporządkowania, bo rozmawiamy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Szczególnie od posłów z Komisji dociera mnóstwo interpelacji związanych z budownictwem drogowym i z mnóstwem projektów. Jak państwo wiecie, mamy to rozdzielone na trzy załączniki, które towarzyszyły decyzji przyjętej przez Radę Ministrów w styczniu 2011 roku. I tak załącznik nr 1, to te projekty, które zostaną zrealizowane do końca 2013 roku. Załącznik 1a; do 2015 jakby starczy, prawda, jeżeli się znajdzie finansowanie. I załącznik nr 2, to co będzie po 2015 roku. I – proszę państwa – ani jeden projekt więcej.

To jest zła wiadomość, ja wiem. Natomiast zapóźnień cywilizacyjnych PRL-u nie zrobi się w dziesięć lat. Nie zrobi się. W związku z tym musimy się zdecydować na jakąś kolejkę, poustawiać to po kolei i realizować. I niech żadnemu z posłów nie przyjdzie do głowy, że nagle wylobbuje jakiś dodatkowy odcinek drogi. Nie. Nie. Natomiast realizowany będzie ustalony porządek, bez względu na to, czy się to komuś podoba, czy nie, bo drogi, proszę państwa, nie są ani czarne, ani czerwone.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Ale pobocza powinny być zielone…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

OK, na to się zgadzam. Natomiast myślę, jak państwo wiecie, o innej mapie kolorów. W związku z tym przestawianie nawet w tych załącznikach czegokolwiek wymaga cywilnej odwagi, żeby powiedzieć, co wywalamy. Chcę uporządkować dyskusję, bo, proszę państwa, ja odpowiadam na te interpelacje i na te pytania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale, panie ministrze, my cierpliwie słuchamy. Na razie nie ma dyskusji.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dyskusja będzie zaraz. Proponuję, panie ministrze, wrócić do slajdu nr 14 i planowanych i prowadzonych działań w nowej perspektywie.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Aktualne programy drogowe tworzone były głównie przez pryzmat istniejącego stanu prac przygotowawczych do harmonijnego rozdziału środków pomiędzy regiony kraju. Dopiero w drugiej kolejności zwracano uwagę na wagę danej inwestycji w sieci drogowej, jej zdolność do przenoszenia znacznej ilości ruchu. Nie jest możliwe utrzymywanie takiego podejścia w dalszych latach z uwagi na konieczność budowy spójnej sieci drogowej objętej opłatą elektroniczną. No, niestety, tak bywało, ale to jest efekt wcześniejszego braku planu. To jest efekt wcześniejszych braków planów, że.. nie, nie, proszę pana. Od samego początku rozkładano inwestycje tak, żeby wszyscy po równo, a nie jak idą ciągi komunikacyjne. W tej chwili plany na dalsze lata muszą zawierać połączenie tych odcinków, żeby nie było polskiej mapy drogowej w kreseczkach, tylko w ciągach komunikacyjnych, bo taka jest główna myśl tego planu na dalsze lata.

Ministerstwo rozpoczęło budowę programu inwestycyjnego na lata 2014-2020, bo taki jest okres programowania w Unii. W połowie 2011 roku resort określił priorytety inwestycyjne na nową perspektywę. Na tej podstawie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi prace przygotowawcze finansowane z budżetu państwa. Największe priorytety umieszczono na liście podstawowej i wartość takiego programu inwestycyjnego odpowiadałaby wartości obecnie realizowanego programu budowy dróg krajowych. Określono również rezerwową listę priorytetów.

Podobnie jak obecnie, realizacja tak zakrojonego programu wymagać będzie znacznego finansowania. Podstawą spłaty tego nowego zadłużenia mogą być szybko rosnące wpływy z opłaty elektronicznej, o czym wspominała pani minister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz. Ministerstwo przygotowało strategię szybkiego rozwoju sieci poboru opłat, która jest obecnie konsultowana z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Państwo wiecie o tym, więc na zakończenie powiem o kłopocie w konstruowaniu programu na lata 2014–2020 bez jasnego stanowiska Brukseli, jak będzie wyglądała nowa perspektywa finansowa. Nasze planowania obarczone są i ryzykiem, i prawdopodobnym błędem. Dziękuję bardzo.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo. Kolejny strategiczny projekt, który jest realizowany, który jest w toku i oczekujemy, że w czerwcu 2012 roku będziemy mogli przedstawić opinii publicznej w całości, to jest nowa strategia rozwoju transportu. I ten punkt przedstawi pan minister Maciej Jankowski. Nie ma go? Dobrze, to ja pokrótce opowiem. Mówiłem wstępnie o nowej strategii w tej generalnej fotografii, którą państwu referowałem na samym wstępie naszego spotkania. Jesteśmy bardzo zaawansowani jeśli chodzi o prace nad strategią rozwoju transportu. To jest jedna z tych kluczowych horyzontalnych, w sumie dziewięciu, zintegrowanych strategii rozwoju kraju. Nasza strategia jest obszerna, obejmująca nie tylko drogownictwo, ale również właśnie transport kolejowy, lotniczy, porty morskie, drogi wodne. Te prace są intensywnie prowadzone już od wielu miesięcy. Jesteśmy zobligowani również przedstawić to w niedługim czasie ministerstwu właściwemu do przedstawiania wszystkich dziewięciu horyzontalnych strategii czyli Ministerstwu Rozwoju Regionalnego. Do tego czasu przygotowujemy jeszcze analizy, opinie i takie krytyczne opinie także ekspertów.

Wspomniałem o prośbie skierowanej do pana Tadeusza Syryjczyka, uznanego eksperta jeśli chodzi o sprawy transportowe. Zobowiązał się również do takiej współpracy z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w obszarze przygotowania tej strategii i przedstawienia założeń strategii na najbliższe lata do czerwca 2012 roku. Te dziewięć strategii horyzontalnych, to będą dokumenty rządowe, Rada Ministrów będzie musiała je przyjąć. Będą one podstawą wieloletniego planowania. Do 2030 roku wreszcie będziemy mieli w Polsce dokumenty strategiczne, na podstawie których będziemy mogli planować w naszym chociażby obszarze sieć dróg, sieć kolei, sieć lotnisk, drogi wodne i ich utrzymanie, tory wodne, porty. To wszystko jest szalenie istotne z punktu widzenia rozwoju gospodarczego Polski, wieloletniego rozwoju aż do 2030 r.

Przechodzimy do lotnictwa, do transportu lotniczego. Realizacja inwestycji lotniskowych, które są w toku i które będziemy planowali w przyszłości. Tu również pan minister Tadeusz Jarmuziewicz.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, przyszło nam żyć w bardzo ciekawych czasach. Ostatni raz, bodajże 40 lat temu, miała miejsce sytuacja kiedy oddawaliśmy nowe lotnisko w Gdańsku. Jeśli się mylę, proszę mnie poprawić; chyba 40 lat temu. Na pewno w tym roku oddane zostanie lotnisko Warszawa-Modlin. Pierwsze operacje przewidywane są na czerwiec tego roku. Zdolność operacyjna – około 1800 tys. pasażerów, raczej ograniczana środowiskowo. Jeżeli będzie nowa kategoria i jakość techniczna; myślę o dreamlinerach, które mają dużo niższy poziom hałasu, to może się okazać, że przepustowość jest dużo większa. Nowe lotnisko z pięknym terminalem zbudowano od początku do końca.

I kolejny port, który zostanie oddany do użytku w tym roku, to Lublin-Świdnik. Jestem pełen najwyższego uznania. Dlaczego mówię o uznaniu? Bo to lotnisko zbudowano na trawie, od samego początku. Jeśli Modlin był bardzo głęboką adaptacją lotniska wojskowego, gdzie w rzeczy samej zdarto cały pas startowy i zbudowano go od początku, ale działo się to na miejscu gdzie było lotnisko wojskowe. Tak że proszę państwa, w tym roku będziemy mieli o dwa lotniska w Polsce więcej. Lotnisko Lublin-Świdnik jest bardzo ważne, bo na tzw. ścianie wschodniej mamy absolutny brak jakiegokolwiek lotniska. W związku z tym patrzę na pana posła Stanisława Żmijana, któremu chyba nie jest przykro z tego powodu.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pan nie latał do Rzeszowa?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Latałem. Rzadko, ale za to bardzo chętnie.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dalej, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Tak jak wspominał już w swojej części pan minister Nowak, w tym roku będziemy mieli, trochę w wyniku impulsu inwestycyjnego jaki dało EURO 2012, kilka otwarć pięknych terminali. Minister wspominał o przedwczorajszym otwarciu nowego terminala we Wrocławiu, w kolejce stoi Poznań i Gdańsk. Dzieje się dużo na polskich lotniskach. Co prawda nie ma tej informacji na slajdzie, ale proszę państwa, ogólna wartość inwestycji oddanych, rozpoczętych i tych do dokończenia na polskich lotniskach, to jest w sumie około 5 mld zł. Tej informacji nie ma na tych slajdach, natomiast to jest poziom inwestycji wcześniej niewyobrażalny.

Nie będę państwa epatował liczbami, które można przeczytać. Przepustowość wszystkich portów lotniczych w roku 2011 wyniosła 25 milionów pasażerów. Po zakończonych inwestycjach to będzie 40 milionów pasażerów. Co to jest? To są, proszę państwa, inwestycje ze strony pasażera, dlatego że polskie porty lotnicze mają ten błąd konstrukcyjny, że tak powiem, że były budowane na kompletnie inną przepustowość ze strony pasażera. Ze strony lotniczej jest jeszcze rezerwa, można jeszcze przyjmować statki powietrzne. Brakuje, oczywiście, dróg do kołowaniu, brakuje płyt postojowych dla samolotów. To się dzieje na lotniskach, natomiast główny nacisk w inwestycjach to jest ta część dla pasażera, żeby w godnych warunkach mógł odlatywać. Odsyłam do państwa pamięci, jeszcze kilka lat temu w Warszawie, kiedy był tylko ten mały terminal czerwony, który w tej chwili jest poddawany modernizacji, co się tam pod koniec działo, to państwo pamiętają.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Jeszcze nowa perspektywa.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

W nowej perspektywie finansowej lat 2014–2020 planowane są inwestycje w wysokości blisko 2,5 mld zł; to państwo macie na tym slajdzie. Ale to jest konsekwencja tego, gdzie to się dzieje. Przy lotniskach jest sprawa bardziej przewidywalna, bo jest ich tyle, że można głową ogarnąć. To nie jest sieć 5,5 tysiąca kilometrów „ekspresówek" czy autostrad, gdzie się można pomylić. Natomiast tutaj sprawa jest dużo bardziej zdefiniowana.

Na kolejnym slajdzie nr 17 chcę państwu powiedzieć kilka słów o przyjęciu wreszcie przez nasze kierownictwo projektu ustawy o komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Porty Lotnicze. Jak państwo wiecie, porty lotnicze działają na spec-ustawie, czyli jest ustawa o polskich portach lotniczych i tak są posadowione w polskiej przestrzeni gospodarczej. Dlaczego by miało być inaczej, skoro to port lotniczy Okęcie to ostatni port, który nie ma w nazwie SA. Wszystkie pozostałe porty lotnicze mają już SA, wszystkie mają jakiegoś realnego, prawdziwego właściciela, natomiast ten port lotniczy jest państwowy. W związku z tym uruchamiamy pełną ścieżkę prywatyzacyjną.

Powiem państwu, że mamy napisany projekt. Oprócz przyzwolenia społecznego, to potężna operacja prawna i ekonomiczna. Jeszcze raz wracam do strony prawnej, gdzie na ukończeniu są prace związane ze statusem właścicielskim niektórych wręcz działek. Sprawa jest tak skomplikowana, że tam od samych podstaw trzeba wyjaśniać majątek przedsiębiorstwa, co jest oczywiste niezbędnym elementem przeprowadzenia zmian. Oczywiście, trzeba przeprowadzić wycenę przedsiębiorstwa, trzeba przeprowadzić odpowiednie procedury legislacyjne.

O czym my mówimy? Księgowa wartość, to jest około 2 mld zł, operacyjnie w zeszłym roku było gdzieś około 650 mln, przy zysku koło 10-procentowym. Czyli mówimy o kawałku dużego przedsiębiorstwa, które ma w planach potężne inwestycje. No i patrząc po słupkach jak to się rozwija, to idzie w dobrą stronę. W związku z tym wypadałoby pomyśleć, skąd wziąć pieniądze, z tyłu głowy giełda, skąd wziąć dobre zarządzanie, Kodeks handlowy i wyłonienie dobrego zarządu i odpowiednia rada nadzorcza. No i cały szereg skutków tego, żeby firma była w sposób nowoczesny zarządzana i miała dostęp do środków kapitałowych, które wynikają z racji Kodeksu handlowego.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

W tym obszarze będziemy prosili Komisję o współpracę. Myślę, że w grudniu 2012 r. stosowny projekt ustawy, po wszystkich konsultacjach i uzgodnieniach w łonie rządu, zostanie Wysokiej Komisji przedstawiony.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Slajd nr 18, proszę państwa, mówi o tym, że kilka lat temu już za rządów Donalda Tuska zorientowaliśmy się, że naprawdę to jest czas rozwoju lotnictwa cywilnego, a nie wojskowego. W związku z tym wszystkie grunty polotniskowe, które były w posiadaniu Agencji Mienia Wojskowego, wypadałoby w sposób odpowiedni dać w ręce tym samorządom, na których terenie są te lotniska. Rozpoczęła się ta operacja za czasów poprzedniej kadencji, natomiast sprawa jest na tyle żywa, że w styczniu tego roku już resort transportu ministra Nowaka wraz z ministrem obrony narodowej, przygotowali nowelizację, w której – jak się okazuje – świetny pomysł idzie dalej. To znaczy kolejne grunty są przekazywane samorządowcom, bo mają pomysły, chcą inwestować. Skoro lokalnie uznają samorządy, że jest to na tyle prorozwojowe, proregionalne czy prowojewódzkie, że są gotowi ze swoich budżetów dawać pieniądze na rozwój, to dlaczegóżby nie? My, jako odpowiedzialni za lotnictwo w Polsce resortowo, nieba przychylimy, żeby ktoś chciał inwestować swoje pieniądze w infrastrukturę. Państwo widzicie na slajdzie nr 18 liczby, głównie dotyczące szczególnie hektarów i potencjalnych wartości gruntów, jakie przekazujemy samorządom. Mógłbym państwu mówić, że wtedy przekazaliśmy tyle milionów, wtedy tyle hektarów. Natomiast mówię państwu o tendencji; po prostu pomysł się udał.

Dlatego w tym roku w styczniu nastąpił kolejny krok; na naszych stronach internetowych dostępne są informacje o tym, którzy samorządowcy zdecydowali się wziąć w swe władanie grunty i uprawiać działalność lotniskową. Dlatego, że tak jest skonstruowane prawo w tym miejscu, że wolno te grunty wykorzystać na działalność

lotniskową, nie na deweloperską, żeby komuś nie przyszło do głowy, że jest fajny, duży kawał ziemi i można sprzedać deweloperowi, który zbuduje domki. To jest robione z taką świadomością, żeby służyło rozwojowi lotnictwa w Polsce, a – jak powiedziałem państwu – jeżeli od decyzji ministra transportu może zależeć czy coś się uda w lotnictwie czy nie, to na pewno podejmie taką decyzję, że się uda. Chyba tyle.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Kolejny obszar, który państwu zaprezentujemy, to jest obszar budownictwo i gospodarka przestrzenna. Resortowo odpowiedzialny jest pan minister Janusz Żbik, którego teraz proszę o przedstawienie prac nad nowym deregulacyjnym Kodeksem budowlanym.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Janusz Żbik:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, po kilku latach borykania się z tematem tak w Sejmie, jak i w rządzie, zapadła decyzja o bardzo intensywnych pracach na temat Kodeksu budowlanego. Stan, jaki w tej chwili mamy w Polsce jeśli chodzi o proces inwestycyjny, jest państwu znakomicie znany i myślę, że nie wymaga specjalnego długiego komentarza. Ja powiem tylko tak w skrócie, że w tej chwili w tym procesie inwestycyjnym pracujemy na pięciu ustawach i ośmiu, a w najbliższym czasie dziewięciu, spec-ustawach. Dzisiaj, żeby wybudować coś w Polsce, musimy się posiłkować wieloma ustawami, a jakość tych ustaw jest taka, że przygotowanie inwestycji niejednokrotnie trwa dłużej niż sam proces realizacji.

Proszę państwa, w ciągu ostatnich kilku, kilkunastu lat nastąpiło prawie 70 nowelizacji prawa budowlanego. Proszę państwa, siedemdziesiąt nowelizacji to jest skala problemu, bo to, że inwestor boryka się tam na dole z tym tematem, to oczywiście jest spowodowane tym, że urzędnicy muszą pracować na stanie prawnym po siedemdziesięciu nowelizacjach prawa budowlanego. Czyli przy każdej następnej nowelizacji urzędnik, żeby wydać decyzję, musi pracować na aktualnym stanie prawnym. Co to powoduje? Proszę państwa, powoduje to stratę czasu, niejasność przepisów, strach urzędników przed tym, żeby wydać decyzję, piętrzenie problemów, multum uzgodnień, a w konsekwencji zupełnie rozchwiane orzecznictwo administracyjne. Czyli nie jesteśmy w stanie jako administracja rządowa orzekać jednorodnie, jednoznacznie, bo na takim stanie prawnym, niestety, przychodzi nam pracować.

Proszę państwa, pamiętamy te wszystkie próby regulacji tego problemu przez poprzednie parlamenty, przez poprzednie rządy. I mimo to, że te próby kończyły się niepowodzeniem, mimo to mamy bagaż doświadczeń. Mamy wyrok Trybunału Konstytucyjnego, który pewne ramy działania nam określa. I tego musimy się trzymać, i to musimy wykorzystać, to musimy brać pod uwagę.

Szanowni państwo, żeby proces inwestycyjny przy budowie fabryki kwasu siarkowego i, przepraszam, sławojki nie wyglądał podobnie, musimy się za to zabrać w tej kadencji. Pan minister powołał zespół, który ma za zadanie przygotowanie najpierw projektu założeń, a potem projektu ustawy Kodeks budowlany. Przewodniczącym tego zespołu w resorcie jestem ja, natomiast równocześnie pan minister Nowak powołał radę konsultacyjną, której przewodniczącym jest pan profesor Niewiadomski. Ale oprócz tego, że pan profesor Niewiadomski, uznany autorytet w dziedzinie prawa gospodarczego i prawa budowlanego jest szefem rady, są w niej znakomici eksperci. Ja wymienię tylko kilka nazwisk; to są eksperci z dziedziny prawa gospodarczego, z dziedziny samorządu, z dziedziny zawodów, których dotyczy Kodeks budowlany. A więc pan profesor Jerzy Rogulski, pan profesor Izdebski, pan profesor Kledyński, pan profesor Adam Kowalewski. Wszyscy ci panowie zgodzili się, bo widzą i czują wagę problemu. Proszę państwa, ten problem jest niesamowity, to jest bezpośrednie przełożenie na koniunkturę, na produkcję materiałów budowlanych, na rynek pracy, na podatki. Ten stan prawny w tej chwili oddziałuje na wiele dziedzin naszego życia.

Proszę państwa, są terminy, są terminy trudne wyznaczone przez pana ministra. To są trudne terminy, ale realne. Przedstawimy założenia Kodeksu budowlanego na

Radę Ministrów do 15 sierpnia tego roku. Przedstawimy projekt nowego Kodeksu budowlanego, deregulacyjnego Kodeksu budowlanego, do 31 marca przyszłego roku.

Nie chcę wchodzić w szczegóły, ale może tak bardzo pokrótce, bo wiem, że państwo jesteście tym zainteresowani. Otóż, proszę państwa, na czym ma polegać nowy Kodeks budowlany? Maksymalne uproszczenia i deregulacja procedur administracyjnych. Likwidacja decyzji o warunkach zabudowy i zabudowy terenu i zastąpienia tej decyzji krajowymi przepisami urbanistycznymi. Uchwalenie przepisów dotyczących uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uproszczenie przepisów uchwalania tych planów. Chcemy przyjąć zasadę – zgoda budowlana z projektem, a nie pozwolenie na budowę. Pozwolenie na budowę tylko tam, gdzie budowa ewentualnego obiektu będzie oddziaływać na działkę sąsiednią, czyli na sąsiada, tam gdzie są potrzebne raporty środowiskowe. Chcemy uprościć dokumentację projektową do pozwolenia na budowę. Nie ma potrzeby, żeby dokumentacja projektowa przy pozwoleniu na budowę była tak obszerna. Dzisiaj organy patrzą tylko na lokalizację, na funkcję, na zgodność z planem. Nie patrzą na to co jest w środku. Chcemy pozwolenia na budowę, jeśli już ono będzie konieczne, wydawać na podstawie wstępnej dokumentacji projektowej, a potem będzie już obowiązek. Inwestor, jeżeli będzie wiedział, że może inwestować, będzie miał obowiązek opracowania technicznej dokumentacji roboczej.

Proszę państwa, ale żeby można to było zrobić, z jednej strony maksymalne uproszczenia i wręcz wolność budowlana, to z drugiej strony musi być odpowiedzialność uczestników procesu inwestycyjnego. I bez tego się nie obejdzie. Czyli odpowiedzialność kierownika budowy, projektanta i inwestora. Reorganizacja służb nadzoru budowlanego – przeniesienie jak gdyby zadań służb nadzoru budowlanego z tej części kontrolnej (oczywiście, kontrolujemy, ale ufamy tym ludziom, który odpowiadają w procesie budowlanym) na kontrolę stanu użytkowania. Państwo wiecie o tym i znakomicie zdajecie sobie sprawę, że stany techniczne budynków są dzisiaj niekiedy fatalne. To w konsekwencji prowadzi do katastrof budowlanych. Czyli chodzi o przekierowanie nadzoru budowlanego, ale również wzmocnienie nadzoru budowlanego tak jak jest u naszych sąsiadów, w Niemczech, w kierunku policji budowlanej.

Proszę państwa, w nowym Kodeksie budowlanym chcemy zawrzeć również rozporządzenia techniczne. Państwo wiecie o tych ogromnych ilościach uzgodnień, które dzisiaj trzeba robić do projektu. My się zastanawiamy nad tym, czy rzeczywiście na etapie pozwolenia na budowę te wszystkie uzgodnienia są potrzebne; w tej chwili są one obowiązkowe. Pracujemy nad tym. Myślę, że wiele z tych rozwiązań uda nam się zlikwidować albo tak uprościć, aby proces inwestycyjny był zdecydowanie lepszy.

Proszę państwa, to są takie ogólne zasady. Ja jestem przekonany, że wszyscy jak tu siedzimy, jesteśmy zdeterminowani co do tego, żeby w końcu powstał Kodeks budowlany i żeby go w końcu uchwalić. W związku z tym z panem ministrem Nowakiem bardzo liczymy na państwa współpracę, bez względu na to, w jakim klubie posłowie się znajdują, bo ten akt prawny jest Polsce niezbędny. Już w tej sytuacji, w jakiej teraz żeśmy się znaleźli, on jest niezbędny. Mamy nadzieję, że przy państwa pomocy w tej kadencji, do połowy tej kadencji, temat załatwimy. Dziękuję bardzo.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Rzeczywiście, plan jest ambitny, jak pan przewodniczący Stanisław Żmijan powiedział, ale go zrealizujemy, bo rzeczywiście w Polsce trzeba uprościć procesy inwestycyjne. To będzie również nakręcało koniunkturę gospodarczą.

Piąty obszar kluczowy dla mojego resortu, to jest obszar mieszkalnictwa. Poproszę pana ministra Stycznia o przedstawienie w tym obszarze naszych prac i zamierzeń.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wszystkim wiadomo, że „Rodzina na swoim” będzie 31 grudnia tego roku programem zakończonym, oczywiście z ośmioletnim przesunięciem pomocy państwa z budżetu dla tych, którzy będą spłacać kredyty w oparciu o ten program, czyli prawa nabyte beneficjentów programu nie zostaną w żaden sposób uszczuplone.

„Rodzina na swoim" to także doświadczenia i statystyka, bardzo bogata statystyka, badanie skutków tego programu i przeniesienie części rozwiązań, ale także bardzo precyzyjne określenie zasad działania nowej ustawy. Ma ona spowodować powstanie wzmocnienia, także z wysiłkiem z budżetu państwa, z jednej strony budownictwa na wynajem z opcją dojścia do własności, i budownictwa własnościowego na sprzedaż, kierowanych do osób młodych. Wszelkie wnioskowania z dotychczas działających programów są istotnie związane z tezą, która mówi – osoby młode, osoby mające przed sobą zbyt wysokie progi dostępu do zasobów mieszkaniowych, powinny być objęte szczególną troską ze strony państwa.

Komponentem nowego oprogramowania budownictwa mieszkaniowego skierowanego do osób młodych będzie także teza wzmocnienia demograficznej funkcji budownictwa mieszkaniowego. W pewnym sensie istniejące dotychczas programy w niektórych swoich aspektach dotykały tego problemu, tak przynajmniej reagował rynek. Te reakcje rynkowe będą przeniesione do nowego projektu ustawy. Pewnego rodzaju nakładką na działania tej ustawy będzie konieczność wypreparowania z ochrony praw lokatorów nowych zasad najmu lokali mieszkalnych, tak w zasobach publicznych, jak i w zasobach prywatnych. Chodzi o to, aby nastąpiło zjawisko kompatybilności pomiędzy działaniem programu wspierającego budownictwo mieszkaniowe dla osób młodych a systemem ochrony praw lokatorów. Chodzi też o to, aby procesy inwestycyjne, a także procesy ochrony wzajemnie się uzupełniały i były bezpieczne dla rynku inwestycyjnego.

Drugie rozwiązanie związane z mieszkalnictwem, to jest rozwiązanie, które jest wynikiem działania państwa w zakresie pewnego rozprawiania się z historią, z przeszłością polskiego mieszkalnictwa, która to przeszłość nadal kosztuje budżet państwa. W tej materii mamy do zaproponowania podtrzymanie istniejącego do końca bieżącego roku preferencyjnego spłacania kredytów mieszkaniowych z tak zwanego starego portfela. I to podtrzymanie chcemy uczynić skutecznym do roku 2017, który to rok jest ostatnim rokiem funkcjonowania systemu opartego o działanie ustawy aż od roku 1996. I po tym roku, oczywiście, zakończymy funkcjonowanie pewnego systemu pomocy w spłacie tego kredytu, który jest oczywiście kredytem historycznym.

To są dwa podstawowe kierunki, właściwie dwa podstawowe produkty legislacyjne, które będziemy próbowali Wysokiej Izbie, właściwie wcześniej także i Komisji, przedkładać jako projekty ministerstwa. Dziękuję bardzo.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Dochodzimy do szóstego obszaru kluczowego – polityka morska państwa. Poproszę panią minister Annę Wypych-Namiotko o przedstawienie planów w tej dziedzinie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam niewątpliwie wielką satysfakcję przedstawić państwu pierwszy nasz projekt, mianowicie program „Falochron", czyli budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Dlaczego w ogóle prezentujemy dzisiaj ten projekt? Dlatego że on jest niesłychanie priorytetowym i związanym z innymi bardzo ważnymi energetycznymi projektami. Budowa terminalu LNG jest dla nas wyznacznikiem czasu i przestrzeni. Wszystkie prace, które wykonywane są na terenie budowy, jakie pozwoliliśmy sobie przedstawić na zdjęciu towarzyszącym slajdowi nr 22, po pierwsze, prezentują nam zaawansowanie inwestycji. A chciałam przypomnieć, że pierwsze prace wykonawcze po przygotowaniu terenu rozpoczęły się we wrześniu 2010 roku. Na dzisiaj, jak widać, mamy takie zaawansowanie w budowie falochronu, a cały czas na placu budowy mamy współpracę zarówno Zarządu Morskich Portów Szczecin-Świnoujście z Urzędem Morskim w Gdyni i z inwestorami – Gazopolem, Polskie LNG i GAS-SYSTEM-em. Czterej wykonawcy muszą ze sobą ściśle współpracować i jest to niewątpliwym sukcesem, że na dziś ta inwestycja toczy się zgodnie z harmonogramem przyjętym przez rząd. Zaawansowanie rzeczowe falochronu, który stanowi podstawę dla pozostałych inwestorów, wynosi dziś 46%. Mam nadzieję, że zgodnie z programem w grudniu 2012

zakończymy prace konstrukcyjne. Roboty czerpalne toru wejściowego do portu, przy obrotnicy i głębi portu zostaną zakończone mniej więcej w połowie przyszłego roku. A w roku 2013, w grudniu, zapomnimy już o wszystkich kłopotach i odetchniemy z ulgą po zamknięciu rozliczeń.

To są sprawy bieżące, natomiast jeśli chodzi o strategiczne projekty długoterminowe w zakresie polityki morskiej obecnej kadencji, to pan minister Nowak razem z nami przyjął dwa konkretne projekty – porty polskie i polska bandera; polska bandera chociażby dlatego, że my jako państwo dysponujemy dzisiaj jedną z największych grup zawodowych marynarzy w Europie, a może nawet i na świecie, a mimo wszystko nie potrafiliśmy wypracować odpowiednich warunków do prowadzenia biznesu shippingowego naszym przedsiębiorcom. Ostało się jeszcze kilka przedsiębiorstw prowadzących bardzo rzetelnie swoją działalność, czyli oprócz dużej rzeszy marynarzy mamy również około stu statków w rękach naszych armatorów – PŻM, PLO, POLEURO, PŻB, POL-LEVANT, a także Chiper Brok, o tonażu około 2 mln GT, z tego tylko 180 tys. GT jest zarejestrowanych pod polską banderą.

Proszę państwa, żeby wprowadzić właściwy pakiet umożliwiający funkcjonowanie biznesu, jakim jest prowadzenie transportu morskiego, musimy wprowadzić w Polsce podobne instrumenty jak w innych państwach europejskich, bo dzisiaj już nie mówi się o drugim rejestrze. Dzisiaj mówi się o takim pakiecie, który stanowi dobre warunki pracy na statkach, a także podatku tonażowym i właściwych procedurach rejestrowych.

My w poprzedniej kadencji już intensywnie pracowaliśmy nad nowymi przepisami. Jednym z efektów tej działalności było przyjęcie ratyfikacji Konwencji o pracy na morzu z 2006 roku. Dziś czekamy na wejście w życie tej Konwencji. Oczywiście, żeby Konwencja weszła w życie musi mieć odpowiednią liczbę ratyfikacji. Tonaż już jest osiągnięty, brakuje jeszcze kilku państw, które zakończą swoje procesy ratyfikacyjne. Ten temat jest również w centrum uwagi Unii Europejskiej jako tak zwany pakiet socjalny dla transportu morskiego. My, mam nadzieję, dostosujemy naszą ustawą, która dość dobrze zaawansowana w ubiegłej kadencji rządu, nie znalazła się już w ostatnim, dosyć napiętym kalendarzu prac legislacyjnych poprzedniej kadencji. Ale dziś wracamy z tą ustawą i mam nadzieję, że uda nam się tak poprowadzić tę ustawę, aby tak zwane koszty zatrudnienia marynarzy, które stanowią na dziś największy problem i taki dylemat, mogły być w satysfakcjonujący sposób przyjęte, z uwzględnieniem wszystkich środków pomocowych proponowanych przez Unię Europejską, zarówno w takim komunikacie dla strategii rozwoju transportu morskiego do 2018 roku, jak i we wszystkich innych wytycznych dotyczących pomocy państwa dla tego biznesu. Jeśli chodzi o podatek tonażowy, mamy bardzo dobrą ustawę, ale ustawa przyjęta w 2006 r. podlegała procesowi notyfikacji i zakończony proces notyfikacyjny wymaga wdrożenia pewnych zmian do naszej ustawy, nie zmieniając jakby jej ogólnego kierunku i generalnie przyjętych zasad. Tak że ten temat też wyjaśni sprawę i uczyni ją transparentną.

Natomiast uproszczenie i unowocześnienie procedur rejestrowych statków, to już jest nowy temat. Nasz rejestr statków prowadzony przez izbę morską, jest rejestrem sądowym i po prostu wymaga zdecydowanie przyjęcia rozwiązań nowoczesnych w wersji elektronicznej, w wersji 24-godzinnej i również w wersji angielskiej, z uproszczeniem pewnych zasad, które wprowadziliśmy jako obowiązujące przyjmując pakiet Erica III i dyrektywę, która czyni pewne zobowiązania w stosunku do państwa bandery. Mamy w Europie bardzo dobre przykłady. Pamiętamy cały czas, że takimi rejestrami, które dostosowane są do przepisów europejskich, jest chociażby rejestr cypryjski czy rejestr maltański.

Natomiast naszym zasadniczym, najskuteczniejszym efektem działalności, będzie przyjęcie nowelizacji programu rozwoju portów morskich, który to program będzie kontynuacją obecnie obowiązującej strategii rozwoju transportu w latach 2007–2015. Mieliśmy chyba trochę szczęścia, bo biorąc pod uwagę kryzys ekonomiczny, który niewątpliwie dotknął cały biznes shippingowy i eksploatację portów, naszym portom udało się poprawić warunki eksploatacyjne i uzyskać naprawdę dobre wyniki. Oczywiście, nie stanowi to o tym, że mieliśmy świetną strategię rozwoju portów morskich do 2015 roku,

ale pewne szczęście na pozyskanie doskonałych inwestorów czy szczęśliwe kontrakty z już funkcjonującymi operatorami portowymi.

To sprawiło, że możemy powiedzieć, że nasza strategia do 2015 r. jest nieaktualna. Życie przeskoczyło pewne oczekiwania, które mogliśmy przyjąć i zapisać w 2007 r. Oczywiście, stało się to nie tylko dlatego, że mieliśmy takie szczęście, ale między innymi dlatego, że efektem bezwzględnym i jednym z podstawowych dla wszystkich partnerów pracujących i związanych z naszymi portami, były wprowadzone inwestycje dostępu do portów od strony lądu. Czyli wszystkie inwestycje na autostradzie A-1, na linii kolejowej E-65 czy E-59, wszystkie inwestycje wynikające z zapisania w programach, m.in. w Programie operacyjnym „Infrastruktura i środowisko" pozwalające powiększyć potencjał przeładunkowy portów, modernizacja nabrzeży, to wszystko dało wyraźny efekt. Zwiększyło zainteresowanie naprawdę ważnych i stabilnych inwestorów.

Dlatego dziś stoimy przed obowiązkiem opracowania nowego programu rozwoju portów morskich na lata 2014–2020, z perspektywą do 2030 r., kompatybilnego ze strategią rozwoju transportu prowadzoną przez nasz resort, z uwzględnieniem wszystkich zainteresowanych stron, w pełnym społecznym wymiarze. Mam nadzieję, że nowy program rozwoju portów morskich… Tu chciałam zwrócić uwagę, że słowo „strategia" zarezerwowane jest dla dziewięciu kluczowych strategii, dlatego my będziemy nasze opracowanie nazywali programem rozwoju portów morskich. Będzie on stanowił podstawę współfinansowania czy ubiegania się o wsparcie finansowe z funduszy europejskich czy z budżetu państwa.

I to wszystko. Dziękuję bardzo.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję pani minister. Wysoka Komisjo, powinienem był to pewnie na samym początku powiedzieć, proszę wybaczyć, że to spotkanie ma miejsce po trzech miesiącach mojego urzędowania, ale mam wrażenie na podstawie bieżących kontaktów, jak przekazywałem informacje o tym, co się dzieje w ministerstwie, też opinii publicznej, rzeczywiście tych rzeczy na wejściu, pilnych do zajęcia się od ręki, było bardzo dużo. Nasz resort jest zawsze do państwa dyspozycji. Jeśli chodzi o wszystkie posiedzenia Komisji, ministrowie właściwi są do pełnej dyspozycji. Ja również, jeśli będzie taka potrzeba.

Mam nadzieję, że przedstawiłem państwu koncepcję, która zyska aprobatę również Komisji, bo z projektami, które będą wymagały zmian legislacyjnych, będziemy przecież trafiali do państwa. Mam nadzieję, że ten program kompleksowy, w sześciu kluczowych obszarach, każdy z przypisanym terminem realizacji, bardzo konkretny, wymierny, rozpisywany na fiszki projektowe, każdy z ministrów prowadzi tego rodzaju nadzór i monitoring, że tego rodzaju program rozwoju transportu w Polsce, budownictwa, rozwoju gospodarki morskiej, będzie mógł liczyć na naprawdę ponadpartyjne wsparcie wszystkich państwa, bo to, po czym jeździmy, czym jeździmy, gdzie lądujemy, gdzie pływamy i po czym pływamy, naprawdę nie ma kolorów partyjnych. To jest wszystko nasze wspólne, polskie.

Dlatego bardzo gorąco liczę na państwa wsparcie, pomoc i twórcze zaangażowanie. Wiem, że Komisja Infrastruktury słynęła zresztą z wielu kadencji wcześniejszych, że było to miejsce gdzie ucierano, czasami w burzliwych dyskusjach, ale jednak wspólne koncepcje, które potem zyskiwały bardzo często ponadpartyjne wsparcie. I na takie zaangażowanie liczę również w tej kadencji. Bardzo dziękuję państwu za to cierpliwe wysłuchanie.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo w imieniu wszystkich członków Komisji Infrastruktury i zaproszonych gości za tak obszerne informacje. Pierwszy byłby taki wniosek i sugestia; panie ministrze, dobrze by było, gdyby ten materiał, który państwo przygotowali na dzisiejsze posiedzenie Komisji, był materiałem dostępnym dla członków Komisji. Bardzo byśmy prosili o przekazanie tego materiału. My rozumiemy, że dzisiaj jest właśnie taki dzień, kiedy ten materiał jest po raz pierwszy prezentowany. Rozumiemy też dlaczego jest on tak prezentowany, ale dobrze by było, gdyby on był dostępny dla członków Komisji.

Myślę, że to nie jest problem, dlatego że po prostu wszyscy go widzieliśmy, więc jak będzie dostępny, to będzie dobrze.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dokument jest jawny, oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak, dokument jest jawny. To po pierwsze. Po drugie, prośba…Zwracam się teraz do wszystkich członków Komisji Infrastruktury i naszych gości; bardzo bym prosił o to, abyśmy formułowali jasne pytania, bo przecież dzisiaj chodzi o to, żeby pan minister i cały zespół, mógł się ustosunkować do tych problemów, którymi państwo żyjecie i które też nasunęły się podczas tych wszystkich wystąpień, żeby to były precyzyjne, krótkie pytania. Myślę, że wtedy będzie łatwiej o odpowiedź i więcej się będziemy wszyscy mogli się dowiedzieć.

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz; do nas spłynęły określone pisma i prezydium Komisji podjęło swego czasu decyzję, że w sprawach dotyczących prywatyzacji w obszarze PKP, w tym konkretnie spółki PKP Cargo, damy sposobność przedstawicielom strony społecznej, aby mogli na posiedzeniu Komisji bezpośrednio zadać pytanie panu ministrowi. Tak że też pozwolę sobie oddać im głos w pewnym momencie.

Do zadania pytań, do zabrania głosu, w tej chwili zgłosiły się następujące osoby: pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, pan przewodniczący Janusz Piechociński, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, pani poseł Anna Paluch, pan poseł Jerzy Szmit, pan poseł Stanisław Lamczyk, pan poseł Jerzy Polaczek, pan poseł Bogdan Rzońca, pan poseł Michał Wojtkiewicz… Proszę bardzo; pan poseł Adam Abramowicz. Pan poseł Józef Racki oczywiście jest zapisany, a go pominąłem.

Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Stanisław Żmijan, dobrze. Mamy długą listę, były precyzyjne i dosyć obszerne wystąpienia pana ministra i przedstawicieli resortu. Prosiłbym o to, abyśmy mogli uzyskać odpowiedź też w miarę krótkim czasie, więc te pytania nich by też były dosyć jasne i precyzyjne

Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo się cieszę i nie jestem tu odosobniony, z faktu, że pan minister wreszcie znalazł dla nas czas po tych stu dniach rządu i zechciał się z nami spotkać. Panie ministrze, ja pamiętam, kiedy pana poprzednik, minister Cezary Grabarczyk obejmował urząd, spotkał się z nami niebawem, ale później dopiero kolejne spotkanie miało miejsce przy wniosku o wotum nieufności dla ministra Grabarczyka. Ja mam nadzieję, że pan minister będzie u nas częściej gościł na posiedzeniach Komisji osobiście.

I teraz pozwolę sobie przejść do kwestii związanych z prezentacją założeń, pewnego rodzaju programu resortu infrastruktury na cztery lata. Panie ministrze, gdyby spojrzeć z perspektywy oto takiej, że nikt nic nie musi robić, resort transportu także, to wszystko o czym państwo mówicie, to bardzo poważne przedsięwzięcia i wielkie nadzieje. Zaś gdyby traktować w perspektywie konstytucyjnych obowiązków i tego *minimum minimorum*, które resort transportu musi wykonać, to muszę powiedzieć tak – niewiele jest porażającego.

Uważam, że wart zastanowienia jest projekt dotyczący Krajowego Funduszu Drogowego i uwzględnienia bieżącego utrzymania dróg krajowych, bo to jest to, o czym mówiliśmy przez wiele lat i wreszcie taka koncepcja znajduje, myślę, tutaj poparcie wszystkich. I bardzo śmiałe, odważne projekty w zakresie Kodeksu budowlanego. Ale życzę też państwu, aby to nie było tak jak z projektem ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który miał być sztandarowym projektem w poprzedniej kadencji rządu i okazał się jednym wielkim bublem, który – niestety – padł i z czego został tylko i wyłącznie kurz i obietnice poprzedniego i obecnego rządu, bo tutaj należy stawiać znak równości, tutaj jest kontynuacja.

Panie ministrze. Przede wszystkim PKP, polskie koleje, dwie wygrane batalie, pańskie batalie, z mrozem i z rozkładem jazdy. Powiem tak: mróz zawsze mamy w zimie, a jak

pamiętam, pasażerowie wsiadali przez okna tylko za czasów Platformy, przepraszam, za czasów ostatniego rządu. W związku z tym myślę, że to nie jest jakieś specjalne osiągnięcie, że w momencie wdrożenia tego rozkładu jazdy pociągi odjechały normalnie i jeżdżą terminowo.

A odśnieżone drogi? No przecież, na Boga, w naszym standardzie cywilizacyjnym jest punktualny pociąg, odśnieżony chodnik i odśnieżona droga. Rozumiem emocje i satysfakcję, ale traktujmy to na poziomie tej normalności.

Bardzo brakuje mi tutaj pana ministra Radosława Stępnia. Uważam, że jego nieobecność powinna być w pańskim wystąpieniu zaznaczona, bo jeżeli mówimy o przyszłości, to powinniśmy się także odnieść do przeszłości. Jeżeli mówimy o przyszłości, powinniśmy także pamiętać o ostatnich latach, powinniśmy pamiętać o tym, co działo się przede wszystkim w obszarze realizacji polskich inwestycji drogowych czy chociażby wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat. Brakuje tutaj słowa „przepraszam”, panie ministrze, za pedałowanie po polskich niewybudowanych autostradach, słowa „przepraszam” za via-TOLL i…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Tego pan nie usłyszy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ja mam olbrzymią prośbę. Panie ministrze, jest dzisiaj pański szef. Zmieńmy cokolwiek konstrukcję i sposób dzisiejszego procedowania. Normą jest, że pomagamy sobie nawzajem, ale na posiedzeniach Komisji przyjmijmy cokolwiek inną formułę. Dziś jest taki szczególny dzień, prawda; trzy miesiące prosiliśmy o to, aby pan minister, szef resortu transportu, był obecny na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Otó, brakuje słowa „przepraszam” i brakuje podsumowania tego, co zostało zepsute, tego, co zostało w sposób niewłaściwy zrealizowane. Jeżeli pan minister Tadeusz Jarmuziewicz mówi o drogach, o odcinkach dróg autostradowych czy tych najważniejszych ekspresowych, które zostaną zrealizowane do 2020 roku, to ja bym przede wszystkim oczekiwał informacji, które odcinki dróg, w jakich latach i jaki kilometraż. Co jesteście w stanie państwo zrobić, bo tych zapewnień, panie ministrze, że do dwa dwunastego, dwa piętnastego, dwa szesnastego, dwa siedemnastego, trzydziestego zrobimy tyle i tyle dróg, mieliśmy tak dużo, że i pan się pogubił, i ja się pogubiłem. Każdy ze słuchaczy tych deklaracji czy nawet ci, którzy je składali, nie są w stanie powtórzyć, co obiecywano w 2008 czy w 2009 r. Stąd też enumeratywnie, panie ministrze, powinny być te odcinki dróg wymienione, a brakuje przede wszystkim informacji, co państwo polskie zrobi, ażeby pieniądze zaangażowane w realizację programu budowy dróg krajowych i autostrad nie były pieniędzmi do końca wyrzuconymi w błoto. Bo jeżeli mamy do czynienia z niepołączonymi odcinkami autostrad, jeżeli mamy do czynienia z niepołączonymi odcinkami dróg ekspresowych, to nie możemy mówić o spójnym programie, o ruszcie drogowym. Mówimy tylko o efektach politycznych, wykorzystywanych na kolejne okazje wyborcze. I tych informacji absolutnie brakuje. Oczekuję w odpowiedzi, że pan minister sprecyzuje co, kiedy i gdzie. Ja już nie pytam za ile, bo wyceną robót może pan nie dysponować.

Panie ministrze, sprawy związane z koleją, koleje dużych prędkości. Pan w przeciągu stu dni bardzo solidnie ten program budowy i uruchomienia przewozów kolejowych dużych prędkości przyjęty uchwałą Rady Ministrów 12 grudnia 2008 r. po prostu zarzucił. Mam nadzieję, że się pan zreflektował, że jest pan silny, ale nie na tyle, aby uchwałę Rady Ministrów uznać za nieważną. Mam nadzieję, że do tego problemu w odpowiedziach się odniesie: co z kolejami dużych prędkości? Co z setkami i milionami złotych zaangażowanymi w ten projekt, bo nie mówmy tylko w wymiarze efektownym, ale mówmy także w wymiarze efektywnym? Przypominam, w ten projekt zaangażowano kilkaset milionów złotych. Tak, panie ministrze, zaangażowano duże środki finansowe.

Nie powiedział pan nic o sprzedaży spółki Polskie Koleje Linowe. Czy w końcu rząd zechce sprzedać to, czego sprzedać nie powinien i o co toczy się batalia, żeby zostało państwowe, czy też będzie pan Polskie Koleje Linowe sprzedawał?

Nie powiedzieliście państwo ani słowa na temat kolejowego planu transportowego. Ciekaw jestem struktury Unii Europejskiej po sierpniu 2012, kiedy ten kolejowy plan transportowy powinien być przez rząd Rzeczypospolitej przyjęty i powinien obowiązywać.

O systemie via-TOLL to praktycznie mówiliśmy tutaj i będziemy jeszcze rozmawiali na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, bo przecież posiedzenie w tej sprawie zostało przerwane. W związku z tym nie będę się nad tym pochylał w szczegółach. Gospodarka morska, panie ministrze, to, że prywatyzujecie PŻM, albo jesteście absolutnie za prywatyzacją PŻM, kłóci się z oczekiwaniami środowisk, ale to, że w ogóle nie zauważacie państwo żeglugi śródlądowej, to już absolutnie woła o pomstę do nieba. Rozumiem, że przynajmniej w tych obietnicach i deklaracjach powinniście dać państwo komukolwiek nadzieję. Żeglugi śródlądowej w Polsce nie ma. Rozumiem, nie ma rzek, nie ma kanałów transportowych, nie ma systemu, który może funkcjonować jak funkcjonuje chociażby system w Niemczech.

Kwestia lotnictwa. Mam nadzieję, że moje koleżanki i koledzy precyzyjnie odniosą się do tej problematyki, ale kolejne wyrzucone w błoto pieniądze po…Tak, transportu lotniczego, panie ministrze. Jeszcze dwa lata temu prosiliśmy na posiedzeniu tej Komisji, abyście państwo nie zlecali kolejnego studium za kilkanaście milionów złotych. Kolejne studium zostało zlecone i idea została zarzucona. Dobrze jest mówić na poziomie „nie można", „zmieniamy strategię". Tylko chciałbym usłyszeć, kto za to odpowie? Kto za to osobiście odpowie? Gdybyście państwo wydawali swoje pieniądze, gdybyście założyli weksle za swoje nieruchomości, to być może bardziej byście dbali o te wyrzucone w błoto pieniądze. Mam tutaj chociażby na myśli, panie ministrze, jak pan wyzywająco patrzy, projekty drogowe.

Przypomnę S-7 Lubień–Rabka; 28 milionów wyrzuconych w błoto na przygotowanie dokumentacji technicznej i uzgodnień. To nie są żarty. Można się tutaj prześmiewać, można sobie żartować, ale to nie są żarty.

Zaś w odniesieniu do programu mieszkalnictwa widać, że w dalszym ciągu konsekwentnie realizujecie państwo słowa z exposé premiera Donalda Tuska z 2007 r.: rząd nie będzie się zajmował mieszkaniami. I to mimo nadziei na to, że rząd przygotuje solidny, oczekiwany narodowy program budownictwa mieszkaniowego, na który czeka środowisko od wielu lat, o który tak zabiegaliśmy w poprzedniej kadencji Sejmu. To, że ta nadzieja przyświecała pomimo tych słów premiera, że jednak zechcecie państwo się tym zająć, niestety, nie znajduje uzasadnienia w propozycjach, o których tutaj mówimy. Tu mówimy o pewnym instrumentarium, które ma zastąpić program „Rodzina na swoim". Ale program budownictwa mieszkaniowego, to nie jest tylko program „Rodzina na swoim". Program budownictwa mieszkaniowego to jest taki program, który funkcjonuje we Francji, który funkcjonuje w Niemczech, który funkcjonuje w cywilizowanej Europie. Brak informacji na ten temat należy uznać za całkowite pominięcie tego problemu. Stąd też, jak powiedziałem, w mojej ocenie państwa propozycje i koncepcje dzisiaj założone tylko na poziomie *minimum minimorum* funkcjonowania resortu, z kilkoma deklaracjami, które budzą nadzieję, ale jest ich niewiele. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Anna Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Bardzo dziękuję za udzielenie mi głosu. Ja, niestety, za chwileczkę będę musiała wyjść na posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, tak że bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu teraz. Panie ministrze, szanowni państwo, oczywiście, obszerny program, który został tutaj przedstawiony, można by było skomentować jednym zdaniem – bardzo ładne opakowanie, gorzej z treścią. Postaram się tutaj odnieść do szczegółów.

Otóż, proszę państwa, w roku 2010 zbudowano u nas 156 kilometrów dróg, w 2011 – 230 kilometrów dróg. Plan na rok 2012, to jest 642 kilometry autostrad i 444 kilometry dróg ekspresowych.

Moje pierwsze pytanie: jak idzie i jak jest z realnością tego planu?

Kwestia oczywiście niewystarczającego nadzoru inwestorskiego, kwestia wadliwych wykonań, to jest rzecz, którą pan jako minister powinien się zająć bezpośrednio i natychmiast. Nie stać nas na to, żeby środki europejskie, które żeśmy traktowali jako cywilizacyjny, że tak powiem, postęp i nadzieję na to, że się za kilka lat uda żyć w lepszym i lepiej zagospodarowanym kraju, nie możemy, nie stać nas na to, żeby dopuścić do zmarnowania tych pieniędzy.

A przechodząc do kwestii strategicznych. Otóż, proszę państwa, Polska dysponuje dokumentami strategicznymi na poziomie rządowym. Jest projekt planu zagospodarowania przestrzennego kraju, gdzie te cele są jasno zdefiniowane. Komunikacja w takim pięciokącie: Warszawa, Poznań, Wrocław, Śląsk, Kraków. Pięć najważniejszych miast i aglomeracji w kraju. I to jest, że tak powiem, w hierarchii naszych potrzeb, to jest najważniejsza kwestia.

Drugą kwestią jest ruch na zewnątrz, poza granice kraju, a dopiero trzecią kwestią jest tranzyt, czyli związana z tym budowa autostrad. To jest jako trzeci priorytet w kolejności, w hierarchii ustanowionych celów. A zatem to jest moje, panie ministrze, pytanie – dokąd będziemy tworzyć dokumenty strategiczne, zamiast je wprowadzać w życie? Przypomnę, że w poprzedniej kadencji pan minister Michał Boni w sposób niezmordowany stworzył strategie „Polska 2020", „Polska 2030", tylko że te strategie, a bieżące działania rządu, były jak jedno na wschód, a drugie na zachód. Stąd moje pytanie, ile będzie kosztować strategia w wykonaniu pana ministra Tadeusza Syryjczyka, kiedy ona zostanie ujawniona, bo nasze odczucie po tych czterech latach dyskusji w poprzedniej kadencji jest takie, że dokumentów strategicznych robi się wiele, ale gorzej jest ze spójnością działań rządu z tymi strategiami?

Kwestia kolejna, no i tutaj na marginesie spraw komunikacyjnych, to ja mam jasne pytanie o to, dokąd będzie odkładana budowa drogi S-7 na odcinku Lubień–Nowy Targ. Tam są dwa odcinki, z których odcinek Lubień – Rabka miał być…Rok temu został wyrzucony, ale następny odcinek jest również ważny i strategiczny. Mam krótkie pytanie, kiedy rząd do tego wróci?

Kwestia kolejna, czyli infrastruktura kolejowa. Otóż, proszę państwa, opis stanu istniejącego. Gęstość sieci i przystanków kolejowych, szczególnie na terenach północnych i zachodnich, a tam sieć kolejowa jest gęsta, o wschodniej połowie kraju to już lepiej nie mówić, na tym terenie północnym i zachodnim gęstość przystanków kolejowych spadła o 40% w ostatnich latach. Średnia prędkość przewozowa na liniach kolejowych to jest 60 km/godz. To, panie ministrze, luxtorpeda w latach trzydziestych miała lepsze osiągi i pasażerowie mieli chyba lepszy komfort niż my w tej chwili. A my, że tak powiem, poseł z ludu wzięty, nie lata samolotem na posiedzenia Sejmu, tylko się męczy na sieci kolejowej. Więc ja mam pytanie, co z kontraktowaniem projektów kolejowych z Programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko"?

Myśmy tutaj na Komisji Infrastruktury przez minione cztery lata namawiali rząd do pilniejszych prac. Ja rozumiem, że znakomita większość ministrów, którzy tutaj siedzą, wtedy nie pełniła tych zaszczytnych funkcji, ale dłużej klasztora niż przeora. Więc ja oczekuję, i chyba wszyscy, że rząd zintensyfikuje działania. Ja przypomnę o tym miliardzie euro przeniesionym z projektów kolejowych na drogowe w trybie nadzoru ustanowionym ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, i chciałabym uzyskać jasną informację, w jaki sposób te pieniądze zostaną wykorzystane.

Teraz kwestia kolejna w kontekście spraw kolejowych. To ja pytam jasno o linię Podłęże–Piekiełko. Jeżeli nie potrafi rząd zbudować jasnej komunikacji na południe Polski, na Podhale, komunikacji kołowej, to może czas się wziąć, to może panie ministrze czas się wziąć za kolej. I ja bym nie chciała słyszeć tutaj powtarzanych informacji od ministra odpowiedzialnego za sieć kolejową, że po 2030 roku może się weźmiemy za linię kolejową Podłęże – Piekiełko. Najwyższy czas, żeby radykalnie skrócić czas dojazdu na południe.

Kolejny „kwiatek", i to jest już naprawdę „kwiatek", panie ministrze, to remonty dworców kolejowych. Jeżdżę przez Kraków i o ile Kraków jeszcze jako tako wygląda i jak się jeździ, widać postępy prac z tygodnia na tydzień, to miałam, że tak powiem, okazję obserwować postępy prac na dworcu we Wrocławiu. To jest obraz nędzy i rozpaczy. Mam nadzieję, że pan minister wykaże tutaj przenikliwość i stanowczość i odbędzie, że tak

powiem, gospodarską wizytę do Wrocławia, to może to tej inwestycji coś pomoże. Bo jak po roku, czyli w połowie roku 2011, przejeżdżałam przez Wrocław, był tam totalny bałagan, rozkopano wszystko co tylko jest możliwe. Pasażerowie obchodzili wielkim łukiem rozgrzebane tereny budowy. Dokładnie tak samo to wygląda teraz, po pół roku. Oczekuję jasnej odpowiedzi na to, jaki jest kalendarz tych prac?

W kontekście regulacji stanu prawnego i wzmiankowanej tutaj prywatyzacji spółki Polskie Koleje Linowe. Panie ministrze, nie ma naszej zgody na to, że kolej ma kilkuletni program regulacji stanu prawnego nieruchomości i za sprzedaż tych nieruchomości zbędnych do prowadzenia przewozów, kolej powinna spłacić swoje długi. A państwo idziecie po najmniejszej linii oporu i najlepszy majątek, a takim jest właśnie majątek Polskich Kolei Linowych, wbrew opinii społeczności lokalnej, wbrew stanowisku środowisk naukowych, pomimo tego, że byt całej południowej Małopolski jest uzależniony od tego, w czyich rękach ten majątek będzie się znajdował i jak będzie pracował, wbrew wszystkiemu, po najmniejszej linii oporu usiłujecie sprzedać. Na to zgody nie ma.

Co do kwestii przekazywania majątku samorządom. Z dużym zadowoleniem usłyszałam te deklaracje i mam nadzieję, że to się nie skończy na deklaracjach, bo na przykład, w moim terenie miasto Nowy Targ wychodziło przez dłuższy czas z propozycjami przejęcia majątku, czy przejęcia nieruchomości dworca kolejowego w Nowym Targu. Wystąpiło o komunalizację a PKP odwołało się od tej decyzji, więc ja mam nadzieję, panie ministrze Massel, że PKP już się nie będzie odwoływało od decyzji komunalizacyjnej władz miasta Nowy Targ. W odniesieniu do Zakopanego…No, chyba Zakopane ma większą siłę przebicia, bo wygrało procedurę odwoławczą. Pomimo odwołania ze strony PKP, miasto Zakopane wreszcie ma szansę uporządkować ten zabagniony, brzydki i zaniedbany dworzec.

Kwestia kolejna. Proszę państwa, już zostawię tę kolej w spokoju, bo myślę, że już czas przedstawić sprawę następną. Tak, oczywiście, już skracam wypowiedź. Szanowni państwo, brak jest długofalowej polityki mieszkaniowej państwa. Przypomnę, że państwo się wycofuje, rząd się wycofuje sukcesywnie i konsekwentnie, z uporem godnym lepszej sprawy, z podjęcia odpowiedzialności za politykę mieszkaniową. Likwidacja Krajowego Funduszu Mieszkaniowego, wygaszanie kredytów preferencyjnych, wygaszanie programu „Rodzina na swoim”, ograniczanie instrumentów wsparcia i spadające z roku na rok wydatki na mieszkalnictwo. Panie ministrze, czas zastopować te niekorzystne tendencje.

I kwestia ostatnia, którą chciałabym tutaj poruszyć. Z dużym zainteresowaniem wysłuchałam wypowiedzi pana wiceministra Janusza Żbika na temat planowanych zmian legislacyjnych. Otóż, proszę państwa, ja sobie pozwolę zacytować wystąpienie Konfederacji Pracodawców Prywatnych LEWIATAN z kwietnia jeszcze ubiegłego roku, ale nic się w tej materii nie zmieniło: „Bolączką w tym sektorze jest przewlekłość i nieprzewidywalność procedur administracyjnych, uciążliwe są nawet stosunkowo niewielkie przedsięwzięcia budowlane”.

Otóż, jaki jest stan w kwestii prawa budowlanego i ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, każdy widzi. Ja się wszystkim poprzednim ministrom regularnie upominałam o to, kiedy otrzymamy możliwość procedowania nad przygotowanym przez rząd projektem w zakresie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym i w zakresie prawa budowlanego. Cieszą mnie te nazwiska, które tutaj padły, cieszą mnie te terminy, chociaż trochę jednak są długie. Ale, panie ministrze, te 70 nowelizacji prawa budowlanego z ostatnich lat to się nie wzięło znikąd. To jest efekt decyzji podjętej na początku poprzedniej kadencji przez rządzącą większość powierzenia zmian w tym zakresie w ręce osoby nieodpowiedzialnej. Bo jeżeli zamiast konsolidowania projektów zmian w zakresie prawa budowlanego, je się rozdrabnia i z jednego projektu robi się pięć, bo każdy z panów posłów musi błysnąć jako poseł sprawozdawca, to doprowadza się do totalnego paraliżu i prac Komisji, i stanu pewności prawa. Obywatel ma prawo… Tak było, panie ministrze. Jeden projekt w tej samej sprawie, do jednej Komisji, drugi do drugiej, trzeci do trzeciej. I każdy idzie swoim trybem i legislatorzy wznoszą oczy do nieba. Tak było, więc ja mam nadzieję, że wreszcie jakiś racjonalny osąd i racjonalne procedury zostaną ustalone, bo obywatele mają prawo do pewności prawa, czyli do jasnego przekonania na dzień taki czy taki, jaki jest stan prawa w konkretnym zakresie.

Proszę państwa, jeszcze jedna uwaga. Te kwestie, o których pan minister Janusz Żbik tutaj mówił, to znaczy uproszczenie procedur, likwidacja uzgodnienia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, w miejsce tego krajowe przepisy, przepisy dotyczące skrócenia procedur uchwalania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, to wszystko bardzo dobrze. Ale te kwestie zgody budowlanej i innych podobnych spraw… Ja mam jedno krótkie pytanie, jak dalece ten projekt, który państwo planujecie, będzie przypominał niesławny druk, który wyszedł z Komisji Nadzwyczajnej „Przyjazne Państwo" pod dowództwem posła Janusza Palikota, który był efektem agresywnego lobbingu środowisk deweloperskich i który po półtorarocznym wałkowaniu uchylił Trybunał Konstytucyjny? Krótko i zwięźle, panie ministrze, pytam, jak daleko ten projekt, nad którym zaczynacie pracować, będzie przypominał to coś, przeciwko czemu protestowały wszystkie organizacje fachowców w tej dziedzinie? I to jest moje ostatnie pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adam Abramowicz, proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu, panie przewodniczący. Panie ministrze, skierował pan do Sejmu projekt ustawy o możliwości wydawania przez inspektorów budowlanych pozwoleń na użytkowanie dróg, które nie zostały zbudowane do końca zgodnie z projektem i z pozwoleniem na budowę. Miało to być możliwe tylko do 30 czerwca 2012 roku. Warunkiem tego skrótu inwestycyjnego ma być bezpieczeństwo podróżujących tymi drogami. Skoro jednak okazuje się, że może być bezpieczna droga, także bezpieczna ekologicznie, którą wybudowano bez spełnienia wszystkich warunków wydanych w pozwoleniu na budowę, oznacza to, że te niespełnione warunki są zbędne i jako takie generują niepotrzebne koszty i przedłużają czas budowy. Jeżeli tak jest, dlaczego ogranicza pan okres obowiązywania tej ustawy tylko do kilku miesięcy? A skoro jednak ogranicza pan ten czas, to można domniemywać, że jednak tak wybudowana droga nie jest bezpieczna i tylko dlatego idzie pan na skróty aby uniknąć kompromitacji na EURO 2012. Niestety, ten skrót oznacza zwiększone ryzyko dla podróżujących tymi drogopodobnymi autostradami oraz łamanie konstytucji, w której zapewniona jest wolność gospodarcza oraz zasada równości wszystkich podmiotów wobec prawa. Ustawa, zmieniając zasadę wykonywania inwestycji drogowej już po rozstrzygnięciu przetargów, narusza te zasady.

Chciałem także zabrać głos jeśli chodzi o prywatyzację spółki PKP Cargo. Bardzo proszę o przemyślenie jeszcze raz, czy warto prywatyzować firmę, która może przynosić zyski dla budżetu państwa. Wielokrotnie to udowadniała. Były lata, że firma była zyskowna. Czy nie lepiej, tak jak PKP Intercity, przygotować ją do konkurowania z podmiotami na wolnym rynku? Czy nie warto jednak, żeby ta dziedzina gospodarki pozostawała w rękach państwowych?

Nawiążę także, jeśli chodzi o zmiany w prawie budowanym, do pracy Komisji Nadzwyczajnej „Przyjazne Państwo", której byłem członkiem. Przez cztery lata Komisja pracowała nad tymi zmianami, wydane były dość duże sumy pieniędzy na opracowanie tych zmian w prawie budowlanym. No i teraz słyszymy z ust pana ministra, że resort rozpoczyna te prace od nowa. Myślę, że skoro jednak cztery lata posłowie pracowali, skoro pieniądze na te prace ekspertów, na ekspertyzy, były wydane, to może warto jednak wykorzystywać tamte poprzednie doświadczenia. Dziękuję bardzo i proszę o ustosunkowanie się pana ministra do tych moich uwag.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Kolejność tematów poruszanych przez pana ministra, którą pan przyjął, jakby oświadczenie wskazuje na to, że sprawy kolejnictwa są dla pana bardzo ważne. W mojej kilkudziesięcioletniej historii jest to pierwsza taka kolejność przedstawiona przez ministra, ale za tym idą konkretne rzeczy, idą konkretne pytania z tym związane.

Zalecana od lat relacja środków na transport w zakresie dróg i kolei wydawana przez Komisję Europejską; nie jest to dyrektywa, ale zalecenie. To jest relacja 40% do 60%; 40 na kolej, 60 na drogi. Cały czas, całe lata, do tej relacji nam bardzo daleko, bo tylko wtedy można powiedzieć, że w jakiś sposób ten priorytet przesunięcia ciężaru na kolej może być ważny, tym bardziej że coraz większa potrzeba budowy, przebudowy, tak jak pan minister Tadeusz Jarmuziewicz powiedział, także i remontów dróg powoduje, że ilość towarów, szczególnie towarów, ale i pasażerów wożonych koleją, musi być coraz większa.

Wszystkie dokumenty perspektywiczne dotyczące transportu, z którymi się spotykałem, wskazują na duże aglomeracje. W dużych aglomeracjach nawet z perspektywy wskazywania dworców, jako priorytetowych do przebudowy i do dostosowania do nowych standardów, widać, że są one na uwadze. Rozwiązanie problemu transportu i dowiezienia ludzi do pracy w dużych aglomeracjach, też bez rozwiązania problemu sprawnej kolei regionalnej, nie będzie do zrealizowania. Jakby priorytet jest kierunkowo dobry, ale jak go zrealizować.

I teraz z drugiej strony wskazujemy na stawiane zadania. W związku z tym nasuwają się pytania, jaka będzie w związku z tym relacja zadań drogowych i kolejowych, jeśli chodzi o realizację już w 2012 roku. Czy będzie się pan upierał w związku z tym przy przesunięciu na drogi 1,2 mld euro z kolei, tym bardziej że niechęć Komisji Europejskiej w tym kierunku jest widoczna i czas na odpowiedź i zwlekanie, że może rząd zmieni zdanie? Z mojej telefonicznej rozmowy z pracownikami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że to przedłużanie decyzji przez Generalnego Dyrektora jest jakby czekaniem na to, że rząd sam się wycofa z tej decyzji niezgodnej z polityką Unii Europejskiej. I to jest jedna rzecz.

Druga, jesteśmy w sytuacji takiej, że resort jest konsumentem praktycznie jednej trzeciej, nawet ponad jednej trzeciej, środków z perspektywy lat 2007–2013. No i teraz dochodzą słuchy, nie wiem czy one będą zdementowane czy nie, ale takie są prognozy, że my nie jesteśmy w stanie skonsumować około 5 mld euro konkretnie z powodów finansowych, to znaczy z powodu ewentualnego przekroczenia progu zadłużenia. Ażeby te pieniądze skonsumować i zyskać na powrót z Komisji Europejskiej, to trzeba je wcześniej wydać, rozliczyć, faktury do rozliczenia przedstawić, a na to potrzebne są gwarancje bankowe lub na to potrzebna jest odpowiednia rezerwa i środki finansowe, czyli odpowiedni dług publiczny, żeby można było to zrobić. W tym kontekście mówi się, i tu potrzebna jest odpowiedź na to, że te 1,2 mld złotych jest po to, żeby to sobie tak chodziło między resortami. Teraz pani minister Bieńkowska wystąpi ponownie o to, żeby to przesunięcie nastąpiło, jeżeli Komisja Europejska odmówi. No i w efekcie gdzieś te pieniądze znajdą się w puli pieniędzy 5 miliardów, które mają być niewykorzystane. To by świadczyło o tym, że zadbanie o swoje interesy, o interesy resortu, za który panu ministrowi przyszło odpowiadać, jest mniej skuteczne. Więc jakie zadania drogowe i kolejowe będą realizowane w 2012 r., jakie będą przyjęte w ogóle, jeśli chodzi o zakończenie realizacji w 2012 r. z tych, które były wcześniej realizowane i jakie będą rozpoczęte.

Druga rzecz, która tutaj jest niezwykle ważna; przejdę do tych spraw, które zostały mocno postawione, a więc prywatyzacji spółek TELECOM, Cargo i Polskie Koleje Linowe. Musimy pamiętać, że to są nie tylko normalne decyzje prywatyzacyjne, ale to są ważne decyzje państwowe, które generują wiele ewentualnych niebezpieczeństw. Więc zachodzi pytanie, czy istnieje dokument… Odpowiedź nie musi być koniecznie dzisiaj, możemy ją dostać, jako Komisja, na piśmie. Następne pytanie – czy istnieje dokument, bo dlatego z nim czekam, aż panowie skończą rozmowę, bo to jest niezwykle ważne pytanie. Czy istnieje dokument jawny lub niejawny, bo i taki może być, który jest wynikiem pogłębionych badań wpływu decyzji prywatyzacyjnej Cargo i TELEKOM-u na bezpieczeństwo państwa w perspektywie dłuższej, także z ewentualnym efektem wrogiego przejęcia tych przedsiębiorstw w sytuacji międzynarodowej. Co by się stało, jeżeliby dane państwo, które przejmie te firmy, później niekoniecznie było przyjazne Polsce, nawet w dalszej perspektywie. Niezwykle ważna jest identyfikacja niebezpieczeństw wrogiego przejęcia, ponieważ to wynika też z twardego trzymania się formuły inwestora strategicznego.

Bo jeżeli będzie tym, który zakupi jakiś fundusz inwestycyjny, to tym bardziej takie wrogie przejęcie jest groźne. Natomiast nie ma właściwie innej możliwości, bo nie ma prywatnych przewozowych przedsiębiorstw kolejowych w takim zakresie, które by było na to stać i które by nie stwarzały jednocześnie tego typu zagrożeń. We wszystkich sąsiednich państwach w ramach Unii Europejskiej – Francja, Niemcy, Czechy, także w państwach skandynawskich, kolejowe przewozy towarowe kontrolują państwa. My idziemy w kierunku takim, że jakby tej kontroli państwo się wyrzeka. Potrzebna jest więc analiza bezpieczeństwa państwa. I to jest odpowiedź bardzo ważna, tym bardziej że jeżeli prywatyzujemy TELEKOM, to prywatyzujemy ostatnią, państwową, strategiczną sieć, właściwie ogólnopolską sieć szkieletową, światłowodową. Co z punktu widzenia perspektywicznego też ma niezwykle ważne znaczenie.

Zadałem tutaj te pytania choćby z tego względu, że sam miałem przyjemność prawie dziewięć lat w sektorze państwowym na stanowiskach kierowniczych przepracować. I takie pytania były do mnie kierowane w różnych okolicznościach od służb specjalnych w stosunku do mnie, tak samo od opcji przyjaznych mi politycznie, jak i nieprzyjaznych mi politycznie. To spowodowało, że w sądzie i w prokuraturze miałem wątpliwą przyjemność spędzenia dotychczas w życiu prawie stu dni na różnych tego typu sprawach z tym związanych. Dlatego chciałbym pana ministra, jako młodego człowieka, przestrzec przed tego typu możliwościami, zadając takie pytania. Otóż, takie pytania bardzo często do mnie padały. Mam znacząco ponad 60 lat i nie byłem skazany. Więc mówię, że pilnowanie tych rzeczy jest niezwykle ważne. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Józef Racki; proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Pan minister jakby przedłożył plan działania ministerstwa. Szczególnie zwrócił uwagę na tę część prawną. Ubiegła kadencja przebiegała nam nad tematami związanymi z oprogramowaniem prawnym dotyczącym dróg, kolei, portów, lotnisk. Natomiast jeżeli chodzi o prawo budowlane, ono było znacznie, znacznie uproszczone, no i w procedurach zaskarżone i, że tak powiem, potem już nie ujrzało światła dziennego.

Dlatego uważam za istotny element w tej kadencji przystąpienie do opracowania Kodeksu budowlanego i znacznego uproszczenia procedur, gdzie one są niezbędne. I tutaj też miałbym takie pytanie. Widziałem materiał planistyczny, który w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dzielił jak gdyby to planowania na dwa resorty; jeden na budownictwo, a drugi na rozwój regionalny. Resort rozwoju regionalnego miałby się zajmować planowaniem przestrzennym krajowym i wojewódzkim, natomiast resort budownictwa planowaniem gminnym i powiatowym. Czy to dalej będzie tak prowadzone i jak będą wyglądały wzajemne korelacje między planami?

Jeżeli chodzi o orzecznictwo sądowe, to ono, proszę państwa, wynika z tego jak my stanowimy prawo. Chociaż powiem jedną rzecz; sądy w tej chwili w swoim nadmiarze tej wolności tak interpretują to samo, że wychodzi całkowicie co innego. Podam na prostym przykładzie; minister rolnictwa czy marszałek województwa wydaje zgodę na przeznaczenie gruntów na cele nierolnicze. I to jest tylko element wydania fragmentu do celów planistycznych. Niektóre sądy żądają, żeby stronami postępowania były nie tylko gminy, ale również każdy obywatel, na którego terenie jak gdyby zamierza się w przyszłości cokolwiek realizować. A przecież to będzie wynikało z planu, z tekstu planu, z uchwały samorządu gminnego. Dlatego musimy precyzyjnie nad tym się zastanowić.

Natomiast nie zgadzam się z panem ministrem, jeżeli chodzi o pozostałe części prac. Mieszkam w części aglomeracji kalisko-ostrowskiej, to jest aglomeracja licząca ponad 350 tysięcy mieszkańców, gdzie odległość do Poznania, Łodzi czy Wrocławia wynosi 140 kilometrów. Nie ma takiej drogi, którą można by wyjechać z Kalisza czy Ostrowa Wielkopolskiego do tych ośrodków szybciej niż 60 km/godz. Dotyczy to i kolei, dotyczy to również dróg. My nie mówimy już nawet o drodze nr 11, jako tej drodze, która powinna być zrobiona jako droga szybkiego ruchu, ale już prawie żebrzemy, żeby zrobić obwodnice miast, które całkowicie wytrącają ten przebieg pojazdów przez województwo

wielkopolskie. A trzeba powiedzieć, że odcinek drogi nr 1, to jest 440 kilometrów przez całą naszą Wielkopolskę. To jest kręgosłup Wielkopolski. To jest najważniejsza droga, jaką kiedyś ustaliliśmy. Ale sprawy tak się potoczyły, że robimy drogę nr 5, a nie drogę nr 11.

Idąc dalej; mówiła tutaj pani minister o zjazdach z autostrad. Droga nr 8 Wrocław–Warszawa przechodzi również, zahacza o południową część województwa, biegnąc przez duże miasto Kępno, krzyżuje się z drogą nr 11. I ta droga nr 8 jest realizowana, przewiduje się z niej zjazd, ale nie wiadomo kiedy. W związku z tym uważam, że jeśli już robimy taką inwestycję, to ta inwestycja powinna również w tym mieście mieć zrobiony zjazd na obecną drogą nr 11, czyli na ślad przyszłej „jedenastki", żeby można było korzystać z dobrodziejstw tej drogi. Tutaj również zwrócono uwagę na bezpieczeństwo poruszania się po drogach. Ciągle zadaję sobie pytanie, jak to jest, że budujemy autostradę i droga autostradowa nr 4, według oceny chyba większości ludzi, jest autostradą śmierci, bo co dzień albo co drugi dzień, media podają, że na tej drodze są jakieś wypadki. W związku z tym zadaję sobie pytanie, jak ona była projektowana czy jak ona była realizowana, że tyle wypadków wydarza się na drodze, która powinna spełniać parametry drogi bezpiecznej, jednak tego bezpieczeństwa nie ma. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze ze wszystkimi współpracownikami, pan minister nieco inaczej zaczął swoje urzędowanie od swoich poprzedników, mianowicie nie chwalił się specjalnie i pomysłami nie rzucał; dopiero teraz nam je przedstawia. Natomiast zaczął od pewnych twardych stwierdzeń, że tego nie będzie, tego nie będzie i tego nie będzie. Tej szczerości rzeczywiście można pogratulować i odwagi, że na przykład nie będzie zrealizowanych kilka ważnych inwestycji. Ale myślę, że to dobra cecha charakteru, żeby mówić szczerze i otwarcie również o trudnych sprawach. I myślę, że w tym duchu będziemy dalej pracowali.

Natomiast, panie ministrze, pan kilkakrotnie nawoływał i prosił nas o dobrą współpracę, o rozmowę merytoryczną, a mam pewne wątpliwości, dlatego że Komisja już nawet w tej krótkiej kadencji pracowała, chociaż proces pracy nie został skończony, nad zmianą ustawy o drogach publicznych, podczas której dyskutowaliśmy o wprowadzeniu audytu jako właśnie jednego z remediów, ze sposobów na podniesienie bezpieczeństwa na drogach. Z dyskusji na posiedzeniu Komisji nie wynikało, że uwagi zgłaszane przez opozycję czy również przez Klub Parlamentarny Platformy Obywatelskiej, przez posłanki i posłów z Platformy Obywatelskiej, były przez rząd uwzględniane. Raczej było twarde stanowisko rządu, że to jest stanowisko rządu i nie przewiduje się zmian w tej ustawie, ale miejmy nadzieję, że to się być może zmieni w trakcie jutrzejszych głosowań, bo jutro jeszcze będziemy głosowali tę ustawę, jej ostateczny kształt. W czasie posiedzenia Sejmu może jeszcze pewne poprawki zostaną wprowadzone.

Panie ministrze, oczywiście, dobrze że pan przedstawia zamierzenia i plany, bo to są przed nami blisko cztery lata pracy i jest konieczne określenie celów, jakie chce się osiągnąć. Ale od pewnych spraw, które działy się wczoraj bądź też dzisiaj, też się nie ucieknie. Myślę, że warto, by pan się odniósł do tych spraw, do kilku pytań dotyczących bulwersujących problemów, które też cała opinia publiczna dyskutuje i podnosi. Pierwsza sprawa dotycząca, umownie czy publicystycznie mówiąc, dziur w autostradach. To w ciągu ostatnich dni opinię publiczną wzburzyły informacje o tym, że nowo oddane autostrady są już w fatalnym stanie, że pojawiają się w nich dziury, a – z drugiej strony – trwa dyskusja. Oczywiście, od razu zaczęła się ostra dyskusja między Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad a wykonawcami, kto jest za to winien; czy winna jest Generalna Dyrekcja, że źle pisała warunki umów, że niewłaściwie określała technologię, czy winę ponoszą wykonawcy, którzy nie zrealizowali zadań, których się podjęli. Myślę, że tutaj też stanowisko pana ministra powinno być jasno wyrażone, bo są to gigantyczne inwestycyjne pieniądze i oczekiwania społeczne też są jednoznacznie wyrażone.

Druga sprawa, która się z tym wiąże, to koszty budowy dróg i autostrad w Polsce. Też na ten temat była mowa, że koszty te są znacznie, znacząco wyższe od kosztów w krajach nam sąsiednich czy niedalekich, a więc są realizowane w bardzo podobnych warunkach geograficznych, w bardzo podobnych warunkach geologicznych. Czy jednym z pana priorytetów nie powinno być właśnie spojrzenie na ten temat, na tę sprawę. Bo mówimy tutaj, powtarzam, o gigantycznych pieniądzach, które na budowę tych dróg są potrzebne i są wydawane. Tym bardziej jest to zastanawiające, że przecież w naszym obecnym stanie prawnym, to czynnik ceny jest decydujący przy wyborze wykonawców, więc wydawałoby się, że te ceny wykonawców powinny być znacząco jeżeli nie niższe, to przynajmniej mieszczące się w standardach europejskich, ale – niestety – tak to jest. Być może jest jakiś błąd systemowy, za który – niestety – musimy wszyscy płacić.

Jeszcze o kilku sprawach dotyczących budowy dróg i autostrad. Swego czasu był taki pomysł pana ministra Cezarego Grabarczyka, żeby na polski rynek wpuścić firmy chińskie; tu chodzi konkretnie o jedną firmę chińską. Skończyło się to dosyć źle. Chciałbym zapytać pana ministra, jak wygląda sprawa rozliczeń z tą firmą, która zeszła z placu budowy, czy została wyrzucona z placu budowy, to ja już w to nie chcę dzisiaj wnikać. To są dosyć poważne kwoty, przynajmniej takie były informacje z zaszłości w stosunku do podwykonawców, kaucje, które były wpłacane. Czy temat rozliczenia tej firmy pan minister podejmuje i jak ta sprawa wygląda?

Pytanie, które dotyka dróg, ale też odnosi się trochę…Jakby inspiracją do zadania tego pytania były sytuacje związane z ujawnieniem umowy menadżerskiej dla osoby kierującej budową Stadionu Narodowego. Mam nadzieję, i to chciałbym usłyszeć od pana ministra, że tego typu umów, które stanowią dodatkowe beneficja w resorcie, którym pan kieruje, dotyczące chociażby budowy dróg, że takich sytuacji nie ma. Chciałbym to usłyszeć, że z takimi sytuacjami się nie spotkamy, że gdzieś ktoś zawali robotę, a potem odchodząc z resortu okaże się, że jest jeszcze dodatkowa umowa, która pozwoli takiej osobie, że tak powiem, dobrze się zaopatrzyć na resztę życia.

Kilka spraw dotyczących zagadnień regionalnych. Otóż, sporo było mówione o kolei, o szansach i nadziejach i o planach, jakie pan minister przedkłada w stosunku do kolei w Polsce. Natomiast myślę, zmusimy się odnieść też do tej smutnej rzeczywistości, może nie tyle smutnej, co trudnej, która dotyczy kolejowych przewozów regionalnych. Spółka „Przewozy Regionalne", która rozpoczęła działalność 1 stycznia 2009 r., została przekazana samorządom województw. To był też pewien taki pomysł, że samorządy tę przestrzeń komunikacji zagospodarują lepiej, lepiej się tym zajmą, bo struktura PKP powinna się przede wszystkim skoncentrować na zasadniczych połączeniach kolejowych, które mają łączyć wielkie metropolie czy na połączeniach międzynarodowych.

Ale po trzech latach, w których funkcjonuje spółka „Przewozy Regionalne", widzimy, że – niestety – następuje daleko idące ograniczenie ilości przewozów. Nawet dzisiaj rano usłyszałem przez radio, że na Górnym Śląsku 60 bodaj połączeń kolejowych ma być zredukowanych z dniem dzisiejszym, a następne bodajże w lipcu. Więc trudno to uznać za dobry przykład. W moim województwie, warmińsko-mazurskim, mamy podobne sytuacje, że również te przewozy są ograniczane i kolej, tak naprawdę, na tych obszarach zanika, mimo że z budżetu województwa warmińsko-mazurskiego będzie przekazane w tym roku na funkcjonowanie pasażerskich przewozów regionalnych blisko 40 mln zł, więc to jest kwota znacząca, która na pewno nie może być pomijana i w jakiś sposób ignorowana.

Zresztą, przechodząc już teraz konkretnie do województwa warmińsko-mazurskiego, wykluczenie komunikacyjne, jakie dotyka ten obszar, powinno sprawić, że uwaga rządu winna być skierowana w tym kierunku. Udało mi się przekonać pana przewodniczącego i prezydium Komisji; dziękuję za to, że będzie specjalne posiedzenie Komisji dotyczące tego problemu. Ale też chciałbym prosić pana ministra, aby życzliwie spojrzał na problematykę wykluczenia komunikacyjnego. Myślę, że szczególnie ważne jest poruszenie tutaj dwóch tematów – sprawy lotniska regionalnego, które co prawda jest w gestii samorządu, ale jak do tej pory samorząd jakoś nie umie sobie z tym poradzić i od kilkunastu lat, można powiedzieć, lotniska ciągle u nas nie ma i raczej na razie nie ma nadziei, że będzie.

I drugi problem, to jest problem portu w Elblągu. Otóż, port w Elblągu jest ignorowany, można powiedzieć, przez administrację. Na tym posiedzeniu Sejmu omawialiśmy też raport „Polska 2011– gospodarka, społeczeństwo, regiony", w którym jest napisane o gospodarce morskiej, o portach. Natomiast wymieniane są jedynie te cztery duże porty morskie – Szczecin, Świnoujście, Gdańsk i Gdynia. Natomiast port w Elblągu czy port w Kołobrzegu w ogóle nie funkcjonują w tym opracowaniu. I pytanie, czy to oznacza, że rząd nie widzi w ogóle tej części infrastruktury, która oczekuje wsparcia i może przynieść znaczący rozwój regionów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Ja chciałem podziękować panu ministrowi, dlatego że jego obecność tutaj jest historyczna, ale z innego punktu widzenia. Nie, nie, jako ekonomista i historyk gospodarczy i pracownik katedry naukowej historii gospodarczej na SGH powiem, że dokładnie 1 marca uruchomiono magistralę węglową ze Śląska do Gdyni. I z większą pokorą wymagam od siebie, jako posła sejmowej Komisji Infrastruktury, który patrzy na dokonania naszych przodków w innej rzeczywistości, to co my dokonujemy. Wtedy nie było wsparcia środków unijnych, a naród… tak, był to rok 1933, a naród okazało się, był w stanie zupełnie innymi środkami technicznymi zrobić więcej i lepiej.

To jest taka przestroga i uwaga, bo – oczywiście – mamy inną rzeczywistość i inne regulacje, inne wymogi, inne posadowienie decyzji. Ale myślę, że nam, szczególnie tym posłom, którzy już w różnych rolach byli w Sejmie, w różnych komisjach, są szczególnie w tej, to tak ku przestrodze i pokorze. Jednocześnie myślę, że to jest kapitalna okazja, że możemy pokazać naszym obywatelom jak niełatwo jest ministrowi transportu czy właściwemu ministrowi do spraw transportu w kolejnych kadencjach, bo przecież podobnie twarde, bardzo kompetentne, bardzo często emocjonalne wypowiedzi posłów, bez względu na to czy posłów koalicji czy opozycji, tutaj nie tylko ta sala, ale i sala plenarna słyszała. Jednocześnie także uzmysławiamy sobie za co odpowiada minister transportu czy minister właściwy dla tych spraw, na ile rzeczy ma wpływ.

Chcę, panie ministrze, zamiast pytań zgłosić tylko kilka uwag. Po pierwsze, chcę powiedzieć tak…Bo mamy do czynienia z polityką transportową europejską i regulacją europejską. Uczulam tutaj nowego ministra staronowego rządu, staronowej koalicji i jego zaplecze, także intelektualne, żeby z wielką bacznością śledzić nowe tendencje Europy po kryzysie i w kryzysie w tym wymiarze. Chcę podziękować raz jeszcze za klarowne stanowisko rządu i resortu w zakresie „Łącząc Europę", a także pokazywać te wyzwania w tamtej przestrzeni. Proszę zwrócić uwagę, że mówimy o polskim transporcie i o polskiej infrastrukturze, także o kłopotach w inwestycjach, ale one są pochodną tego, że po 2005 r. pojawiły się wreszcie prawdziwe pieniądze. A w dalszym ciągu w rządzie PiS-u i ministra Jerzego Polaczka i w rządzie PO-PSL ministra Cezarego Grabarczyka i ministra Sławomira Nowaka, tych środków na szeroko pojętą infrastrukturę, transport i budownictwo, w tym szczególnie środków krajowych, jest za mało.

Przypomnę nie tylko naszym gościom na posiedzeniu Komisji, ale i widzom, że znaczna część wkładu krajowego w tej perspektywie unijnej, pochodziła z kredytów albo emisji obligacji. W związku z tym to pokazuje, że my realizujemy pewną strategię, także w ramach europejskich korytarzy transportowych, a do tego potrzebna jest uzupełniająca strategia narodowa. Jak słusznie zwróciliście państwo posłowie z poszczególnych regionów uwagę, potrzebna jest także strategia regionalna. To musi być razem skomponowane.

Mamy też politykę transportową państwa polskiego i regulacje polityki transportowej państwa polskiego. Wiemy o tym, że część tych rozwiązań przesunęła się na poziom regulatorów. Mamy odpowiednie funkcje regulacyjne wyposażane decyzjami poprzednich parlamentów i rządów, także decyzjami osób, które siedzą tutaj na tej sali, wyposażone w odpowiednie narzędzia prawne, ale także w odpowiednie narzędzia związane z pozyskaniem kadry. Poza tym minister do spraw transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, czy poprzednio Minister Infrastruktury, to jest taki minister, który tak jak wójt odpowiada za dziurę na drodze, dlatego że jest blisko, a minister

transportu odpowiada za wszystkie dziury, dlatego że jest w telewizji i odpowiada za transport.

Zwróćcie państwo uwagę, także my, posłowie sejmowej Komisji Infrastruktury, jak jesteśmy bardzo konkretnie rozliczani. Moi wyborcy pytają mnie; a gdzie ta obwodnica Marek, Kołbieli, Góry Kalwarii, połączenie z Piasecznem, gdzie w końcu obwodnica Raszyna. Pokazywaliście te mapki, padały deklaracje itd. W związku z tym proszę zwrócić uwagę, że z naszej sejmowej Komisji Infrastruktury, za co też chciałem podziękować, przy debacie i propozycjach budżetowych zdecydowana większość członków Komisji nie zgłaszała projektów nieprzygotowanych o dodatkowe źródła finansowania. Trzeba z całą mocą podkreślić, z całą mocą, że od roku 2009 spadło znaczenie wewnątrz rządu ministra właściwego do spraw procesów inwestycyjnych w szeroko pojętym transporcie i w budownictwie z punktu widzenia strategicznych decyzji, a wzrosła rola Ministra Finansów. W związku z tym dostrzeżmy tę sytuację, że ta pochodna decyzji z roku 2009 i kolejne decyzje, przeniosły moce decyzyjne do innego ośrodka. Sygnalizowali to pan poseł Andrzej Adamczyk i pan poseł Krzysztof Tchórzewski, za co dziękuję.

Jednocześnie przed nowym kierownictwem resortu i jego agendami, w dużo gorszych warunkach otoczenia finansowego, bo te pieniądze na drogi się kończą, będą stawać dużo trudniejsze decyzje, bo, proszę państwa, musimy wyciągnąć wnioski z boomu w drogownictwie i z okresu przed boomem na kolei i z nieszczęsnej doktryny najniższej ceny w zamówieniach. To nie jest tak. My tu wielokrotnie na to zwracaliśmy uwagę. My, polska część infrastruktury, apelowaliśmy do polskiego sądownictwa, służb specjalnych i administracji, że się tak dalej nie da realizować inwestycji na podstawie tego jedynego, czytelnego kryterium. W związku z tym kolejny raz, także przed ministrem transportu, stoi zadanie jak usprawnić te procesy inwestycyjne, o których tu mówimy, także z tego punktu widzenia. No bo skoro wiemy co się wydarzyło na drogach, to już wiemy co się wydarzy na linii do Białegostoku. Jak kosztorys był na miliard osiemset, a wyłoniono go na podstawie podpisanej umowy na poziomie miliard sto, miliard trzysta, to łatwo sobie wyobrazić, co się będzie działo. Obok tej polityki transportowej i regulacji, która jest w naszych rękach…I tutaj – czego oczekujemy od nowego ministra i od jego resortu? Sprawniejszego wydawania rozporządzeń. Proszę zwrócić uwagę, w ostatnich latach sejmowa Komisja Infrastruktury z bardzo wielu powodów, nie tylko z powodu ustawodawstwa europejskiego, była producentem największej liczby ustaw i zmian ustawowych. W efekcie tego mamy jeszcze większą liczbę bardzo trudnych aktów wykonawczych w postaci rozporządzeń. I to jest jakby coś, że często nie tylko w budownictwie, nie tylko w prawie telekomunikacyjnym, nie tylko w innych obszarach, mamy sytuację, że de facto rozwiązanie przyjęte racjonalnie, nawet dobrze zaprojektowane i nieźle przeprowadzone w postępowaniu legislacyjnym, nie wchodzi w życie z prostego powodu; nie idzie za tym wydolność. Już nie wspomnę o tym, że minister transportu Jerzy Polaczek, Cezary Grabarczyk, Sławomir Nowak i przyszły minister transportu, bierze „na klatę" wydolność albo niewydolność administracji publicznej, na którą nie ma wpływu, bo wykupy gruntów są już u wojewodów.

Wystarczy tylko się zapytać. Sejm w swojej łaskawości przyspieszył te procesy specustawą; dominacja celu publicznego nad interesem indywidualnym. A co w realizacji? Ano, mamy syndrom marca 77. Ludzie dostają co tydzień wezwanie do opuszczenia budynku, a nieruchomości nie są wycenione albo jest jakieś zapętlenie, decyzja, itd. I znowu stroną tego postępowania… Bo niewydolna jest administracja wojewódzka albo niewydolna jest administracja samorządowa, albo często urzędnicy tego niższego szczebla idą po najmniejszej linii oporu i nie zachowują zdroworozsądkowej intencji ducha specustawy. Okazuje się, że natrafiamy na opór.

Proszę państwa, za chwilę, w czerwcu tego roku skończy się bardzo istotny syndrom, który pozwolił nam w przestrzeni dialogu z obywatelskim społeczeństwem spowodować, żeby te rozwiązania były korzystniejsze dla realizacji celu publicznego. Mówię tu o EURO 2012. W związku z tym szykuje się powrotna fala z punktu widzenia konsultacji społecznych, pewnych zachowań jakby typu antyinwestycyjnego. I to czujemy choćby na przykładzie prac nad kolejami dużych prędkości czy kolejnych obwodnic drogowych miast.

W związku z tym jakby minister, którego tu dzisiaj przepytujemy i oceniamy jego wizje i jego pierwsze decyzje, jest już skazany na sukces i przejdzie do historii jako ten minister, który oddał do użytku najwięcej kilometrów autostrad, ale oby nie było tak, że w wyniku tego makropolitycznego otoczenia, wyzwań związanych z tym, że nowa perspektywa unijna sprawi, że realnie te pieniądze na duże projekty inwestycyjne przyjdą w latach 2015–2016, będzie tym ministrem, który zacznie budować najmniej kilometrów autostrad. I to jest zadanie dla ministra. W związku z tym, niejako ze swojego doświadczenia, kiedy patrzę i analizuję z różnych pozycji ten proces, w którym wspólnie uczestniczymy, chcę powiedzieć jedno. Otóż, spodziewamy się, że temu kierownictwu resortu transportu, budownictwa i gospodarki wodnej uda się wewnątrz rządu, także w dialogu ze społeczeństwem i z parlamentem, wyzwolić pewną efektywność systemową. O czym mówię? Dzisiaj przyjechałem do Warszawy i spóźniłem się na posiedzenie Komisji, za co przepraszam, ze spotkania – Gdańsk, port Gdynia, głęboki tak, piętnaście i pół metra.

Proszę zwrócić uwagę; mamy terminale kontenerowe, wróciliśmy w polskich portach do sytuacji sprzed kryzysy światowego. Teraz myślimy tak, nie minister transportu, tylko agenda państwowa zamówiła statki. Ile tam jest kontenerów płytkich i głębokich? Mamy trzy miliony ton, a ile kontenerowców, nie tylko pływających pod polską banderą, ale polskiej własności? Ano zero, jak dobrze pamiętam.

Druga sprawa, jak nie będzie port odblokowany drogowo i kolejowo, to okaże się, że będzie niewydolny. Na nowo układają się te korytarze europejskie. Problemem, za który odpowiada minister właściwy do spraw transportu i jego obszar, te jednostki, ten rynek, o którym warto wspomnieć obok polityki i regulacji, jest choćby to, że to jest kwestia długości zwrotu VAT-u, jakości clenia i służb fitosanitarnych. W związku z tym to wszystko się układa w coś, co jest albo sukcesem, za który na końcu ciągle rozliczamy ministra właściwego do tych spraw, to jest za gospodarkę morską, budownictwo, kolej itd.… A okazuje się, że wpływ jest zupełnie inny.

Zwracam też uwagę, że w tej kadencji parlamentu i także w działaniach rządu, i to minister sygnalizuje i to nie zawsze będzie ciepło przez nas parlamentarzystów przyjęte w ujęciu regionalnym, najważniejszą sprawą, taka jest logika tego co się dzieje, będzie efektywność nakładów. W związku z tym tak; gdzie robimy te drogi, gdzie wkładamy te mniejsze pieniądze, i tak dalej, żeby uzyskać ten efekt nie tylko w postaci poszerzenia e-myta i skuteczności jego egzekwowania i zwrócenia tych nakładów, które były.

Zwracam uwagę, że potrzeby polskiej infrastruktury i transportu oraz procesów inwestycyjnych będą dużo wyższe, choćby z jednego faktu w tej nowej perspektywie unijnej; VAT będzie kosztem niekwalifikowanym, czyli 23%. I to sobie liczmy. W związku z tym o ile więcej trzeba środków krajowych, prawda? No i bardzo istotne jest to, że to co się dzieje, czyli krótkie cykle koniunkturalne działają na niekorzyść infrastruktury. Zwróćmy uwagę, jaki będzie dramat wykonawstwa drogowego, a w najbliższym czasie w wykonawstwie kolejowym, szczególnie specjalistycznym, możemy mieć określone kłopoty. Bo się nagle okaże, że spawanych szyn o długości 240 nie można dostarczyć na już zakontraktowane odcinki linii kolejowych, a u sąsiadów też ich nie ma, bo są w określonym cyklu koniunkturalnym czy procesów inwestycyjnych. Więc tak bardzo jest istotne, żebyśmy tu w parlamencie, także w naszym dialogu międzypartyjnym i pozaparlamentarnym, akcentowali bardzo silnie, że w procesach inwestycyjnych i w transporcie, tak naprawdę, ogniskuje się, tak jak w służbie zdrowia, wydolność instytucjonalna państwa. Często my kierujemy wprost zarzuty do ludzi polskiego transportu, polskiej infrastruktury, a zapominamy, że nie tylko cały naród budował Warszawę i nie trójka murarska i ówczesny minister. Tak? Cały naród buduje tę infrastrukturę, łącznie z Ministrem Finansów, wysokim parlamentem, a także z samorządami, bo tu ten istotny gracz się pojawia, uwaga, na dużo niższym poziomie zasilania zewnętrznego w środki unijne niż to było w tym okresie, który jest za nami, także dużo mniejszym poziomie optymizmu, bo realnie wiemy, że mamy problemy.

A więc, po pierwsze, tak – trzeba bardzo dokładnie i uczciwie przetrzepać to, co ja nazywam zjawiskiem trupów w szafie i nie bać bardzo konkretnie się z tym zmierzyć. Bo im szybciej do tego sięgniemy, to tym lepiej. Po drugie, trzeba wyciągać wnioski nie tylko

w tym wymiarze prostym wniosków o odwoływanie, powoływanie, bo nie tutaj tylko rzecz, ale gdzie kierowane siły i środki dają największy efekt. No i po trzecie, trzeba bardzo dobrze przygotować się do nowej perspektywy unijnej. To jest także zadanie dla ministra Sławomira Nowaka, dla wszystkich instytucji. Zwróćmy uwagę, że znaczna część kompetencji w zakresie oddziaływania poprzez nadzór właścicielski wymyka czy wymknęło się z rąk ministra i przeszła gdzie indziej. Pytamy się tak – chcemy rozwijać intermodel, a minister skarbu z innych powodów chce sprzedać Lotos, kolej, a minister Sławomir Nowak i my, Komisja Infrastruktury, będą odpowiadały za to, czy polski rynek jest konkurencyjny, nie ma na nim podmiotów dominujących, nie ma zmów handlowych, itd., itd., z konsekwencjami dla gospodarki i tego wszystkiego.

W związku z tym, jak widzimy, ilość zadań, które stoją przed ministrem, nakazuje nam jedno w sejmowej Komisji Infrastruktury. Po pierwsze, się zmobilizować. Panie ministrze, oczekujemy, zgodnie ze starą tradycją, że kiedy resort będzie miał potrzebę przeprowadzenia szybkich zmian incydentalnych, to będzie do Komisji występował. I tak jak to było wielokrotnie w poprzednich kadencjach, to ponadpartyjnymi podziałami, to co może być wspólne, nie jest partyjne, a już szczególnie nie jest partyjniackie, powinno być robione w trybie racjonalnych korekt, szybkich projektów, wspólnych solidarnych wystąpień nie tylko na rynku krajowym, ale także w stosunku do Komisji Europejskiej. Ja myślę, że po tych głosach, ostrych, zdecydowanych, ale wypowiadanych z taką emocją i energią przez wszystkich dotychczasowych przedmówców, to może pan liczyć na to, że będzie pan miał z Komisją ciężko, ale ciężko to nie znaczy zawsze źle.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście, kilka uwag dotyczących kwestii tutaj ważnych, które zostały zasygnalizowane w wystąpieniu pana ministra Sławomira Nowaka. Kilka kwestii przyczynkowych w związku z tym, że pan minister już odwoływał się do przykładów. Ja bym zaczął od takiej kwestii, która myślę, zainteresowałaby Wysoką Komisję Infrastruktury. W tym wprowadzeniu, które pan prezentował, stwierdził pan, iż tutaj w perspektywie ostatnich stu dni dokonał pan, czy dokonuje audytu inwestycji drogowych i krajowych pod kątem ich realizacji, wykonalności i ewentualnych zmian. Bardzo jesteśmy, myślę, zainteresowani tym, żeby uzyskać w tej sprawie jakiś zwarty materiał, czy to było jakieś zlecenie realizowane tutaj na zamówienia pana ministra. Bo myślę, że to jest punkt wyjścia do dyskusji na temat również priorytetów nie tylko w 2012 roku. Jeśli pan minister by ewentualnie tutaj tę wypowiedź uzupełnił, ewentualnie udzielił Komisji jakiejś pisemnej odpowiedzi czy ewentualnie taki materiał przesłał.

Druga uwaga jeśli chodzi o inwestycje kolejowe. Było takie lapidarne stwierdzenie ze strony pana ministra, iż tutaj obejmie się specjalnym, dodatkowym nadzorem inwestycje, zwłaszcza realizowane przez Polskie Linie Kolejowe. Ja rozumiem, że powstało jakieś dodatkowe gremium monitorujące, bo do tego chyba również pan minister Andrzej Massel się odwoływał. Myślę, że również z drugiej strony bylibyśmy zainteresowani, czy są jakieś ewentualnie dodatkowe przemyślenia czy wnioski, jeśli chodzi o realizację; nie tylko sam nadzór, ale sama realizacja inwestycji kolejowych. I też pytanie jest takie; czy to jest jakiś dokument zwarty, który stanowi podstawę ewentualnie do dyskusji, czy prezentacji, czy informacji na posiedzeniu Komisji Infrastruktury?

Dwie kwestie dotyczące ustawodawstwa, które się tutaj przewinęło. Ja chcę tutaj zwrócić uwagę, panie ministrze, że pana zastępca, sekretarz stanu pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, w poprzedniej kadencji więcej niż czterokrotnie na prośbę Komisji przesuwał kolejne terminy przyjęcia i uruchomienia projektu komercjalizacji Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Z tego punktu widzenia praktyki, jaka miała miejsce, to dzisiejsze deklaracje nie mają jakiegokolwiek znaczenia, dlatego że tutaj praktyka jest zupełnie inna. Pierwsza ustawa komercjalizacyjna była gotowa w 2007 r. i to też jest jeden z punktów zapalnych. Z praktyki Komisji w tej sprawie przecież chyba niedawno, kilka miesięcy temu, również temu było poświęcone posiedzenie.

Mam również pytanie do pana ministra Sławomira Nowaka w obszarze budownictwa. Myślę, że bardzo dobrze zapowiada się ten priorytet, który został zasygnalizowany w postaci całkowicie pełnej regulacji dotyczącej Kodeksu budowlanego. Tylko ja mam pytanie generalne do pana ministra; czy to jest ten poziom deregulacji, który był popierany przez rząd w poprzedniej kadencji, a był zaprezentowany w projekcie Komisji Nadzwyczajnej „Przyjazne Państwo"? W projekcie tym, dla przykładu, elektrownie atomową w Polsce można było przygotować i zrealizować na zgłoszenie, po prostu.

Kolejna kwestia jeśli chodzi o pewne aspekty instytucjonalne w instytucjach podległych panu ministrowi. Zwracamy uwagę na to, że kilka co najmniej instytucji, jak Urząd Transportu Kolejowego, jak Urząd Lotnictwa Cywilnego, jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, mają od niedawna osoby, które pełnią obowiązki prezesa, jedna instytucja dłużej. Szczególnym tego rodzaju, można powiedzieć, kwiatkiem jest Urząd Transportu Kolejowego, gdzie obecny pan minister odwołał prezesa, który tam nie zagrzał zbyt dużo miejsca i specjalnie się niczym chyba nie zasłużył, natomiast w międzyczasie odwołał dyrektorów regionalnych Urzędu, a nowych nie powołał. Tak, że tam jest teraz kompletna katastrofa. Polecam ten temat panu ministrowi, żeby nie pogłębiać kompletnego chaosu w sferze, bym powiedział, zarządzania, zwłaszcza instytucjami tak istotnymi z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego czy drogowego. Pan minister odwoływał się do wielu przykładów bardzo szczegółowych. Gdyby odnieść taki pewien najbardziej elementarny przykład ze sfery lotniczej, można by się zapytać, czy podległy panu Urząd Lotnictwa Cywilnego wykonał jakąś pracę po tym, jak nie dawno samolot rejsowy Polskich Linii Lotniczych LOT został wysłany do Londynu i władze nadzoru lotniczego w Wielkiej Brytanii po prostu zamknęły ten samolot, bo skład załogi nie odpowiadał przepisom międzynarodowym. To są rzeczy, powiedziałbym, tak elementarne, które powinny być…To tak jak po prostu wysłać pociąg z dwoma maszynistami bez aktualnych uprawnień. To jest mniej więcej taki przykład.

I na koniec dwie kwestie. Zdziwiłem się, że tutaj ani pan minister, ani, jak rozumiem, pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, który przejął obowiązki drogowe, słowem nie zająknęli się o kwestii leżącego od roku projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zwolnień z opłat za przejazdy autostradami płatnymi w aglomeracjach. To jest projekt, który leży w ministerstwie od stycznia 2011 roku, on dotyczy, można powiedzieć, milionów ludzi w najważniejszych miastach Polski. W tej sprawie są też spore napięcia. Ze swojej perspektywy również województwa śląskiego mógłbym wiele na ten temat dodać. Natomiast pytanie jest najbardziej podstawowe; kiedy minister transportu rekomenduje i kiedy Rada Ministrów przyjmie to rozporządzenie?

I uwaga już ostatnia. Gdyby również pan minister albo któryś z zastępców przedstawił Komisji, jak wygląda uzgodnienie z Ministrem Finansów i przyjęty plan finansowy zarówno Krajowego Funduszu Drogowego, jak i Funduszu Kolejowego na 2012 rok. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Stanisław Lamczyk; proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Uprzejmie dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, państwo ministrowie, koleżanki posłanki i koledzy posłowie, szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym podziękować panu ministrowi Sławomirowi Nowakowi, jak i poszczególnym ministrom, za przedstawienie takie jasne, w syntetyczny sposób, całej strategii działania, jak i sposobu zarządzania, jak pan minister powiedział, biznesowego, ale również i całego monitoringu zależności. Pan minister również przedstawił w sposób bardzo klarowny sposób finansowania poszczególnych inwestycji.

Chciałbym też podziękować panu ministrowi Andrzejowi Masselowi za fachowość w tych wszystkich problemach, w których zgłaszamy się do pana, ale nie tylko my, ale i posłowie opozycji i załóżmy w sposób taki jednoznaczny, fachowy otrzymujemy tutaj odpowiedź, jak również za tę politykę odnośnie do dworców kolejowych. Znaczy wiemy, że samorządy tutaj muszą w tym pomóc, ale przede wszystkim chodzi o to, żeby dworce

żyły, jak pan zauważył, bo jeżeli one nie będą żyły, to te wszystkie remonty właśnie pójdą na marne.

Chciałbym również podnieść problem z systemem kolejowym, kompetencji regionów, bo to jest bardzo istotne przy inwestycjach kolejowych, właśnie przy Polskich Liniach Kolejowych. Mam takie wrażenie, że właśnie regiony mają za mało kompetencji i to wszystko przesuwa się do centrali, do Warszawy i załóżmy, tam każdy problem idzie właśnie na zarząd i to czeka przeważnie około trzech miesięcy. I to jest, wydaje mi się, takie generalnie wąskie gardło. Natomiast pan minister Tadeusz Jarmuziewicz mówił o kreskach, które się zmieniają jak gdyby w ciągłe linie. Znaczy, mam tutaj właśnie takie pytanie, czy jest przewidziana zmiana kategorii dróg z wojewódzkich czy powiatowych, na właśnie drogi krajowe, bo są w Polsce takie białe plamy, że właśnie te drogi krajowe by się przydały przy takim rozwoju komunikacji.

Sprawa następna, to pana ministra Janusza Żbika, odnośnie budownictwa, a przede wszystkim planów zagospodarowania, bo jak właśnie wiemy, w tej chwili jest batalia o farmy wiatrowe. Tutaj jest właśnie problem z planami zagospodarowania i różne patologie się tworzą, żeby jak gdyby tę sprawę przyspieszyć. Tutaj jest czas nieubłagany.

Polityka morska. Pan przewodniczący Janusz Piechociński powiedział o Gdyni, o wąskich gardłach. Chciałbym zapytać panią minister, czy jest jakaś możliwość, żeby właśnie tym wąskim gardłem nie była Gdynia, żeby właśnie można było wchodzić tymi większymi jednostkami do portu w Gdyni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bogdan Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, właściwie wielkie straty nie są bardzo ważne, ale życie codzienne jest bardzo trudne. Chciałem kilka pytań zadać związanych właśnie z codziennym życiem, bo i do biur poselskich, i w rozmowach między nami posłami, słyszymy o pewnych problemach, o których tu nic się nie mówiło. Być może jestem w błędzie, ale chciałem je po prostu jakby zaakcentować.

Po pierwsze, chcemy usłyszeć odpowiedź Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czy podtrzymuje stanowisko, które jest jakby prezentowane w terenie, nazwijmy, że za zjazdy z autostrad czy za zabudowę zjazdów z autostrad, są odpowiedzialne samorządy. I one mają to zrobić i wykonać, czyli to połączenie autostrad z siecią innych dróg. To jest bardzo ważny problem, który musi zostać rozstrzygnięty, żeby można było mówić o pełnych funkcjach autostrady.

Druga kwestia to jest ta, która wiąże się też z budową autostrad, mianowicie słyszę, że zamawiający czyli inwestor autostrad, nie płaci terminowo podwykonawcom. Stąd też rodzą się u podwykonawców ogromne problemy, zatory płatnicze, pierwsze upadłości i bardzo niekorzystne zjawisko, które może po prostu spowodować klapę totalną, jeśli chodzi o dalsze procesy inwestycyjne przy autostradach. Wszyscy chcemy, aby były one wybudowane, ale słyszymy o coraz drastyczniejszych sytuacjach w tej dziedzinie. Wydaje mi się, że zarówno pierwszy problem dotyczący kosztów budowy łączników, jak i właśnie monitoring tych płatności, powinien być jakoś robiony i oszacowany, bo to są ogromnie ważne kwestie.

Trzecia sprawa. Co minister transportu na taką oto sytuację, że z Grupy PKP została wydzielona spółka Przewozy Regionalne, marszałkowie są właścicielami tej spółki, tworzą po cichu własne spółki i w kilku województwach już powstały takie własne spółki. Czy tu by się dało jakoś porozumieć na linii ministerstwo – właściciele spółki „Przewozy Regionalne". Dlaczego marszałkowie województw tworzą własne spółki kolejowe? To zapewne zaszłości z minionych lat, kiedy ministerstwo się nie wywiązało po prostu z przekazywania środków dla tej spółki. No i dzisiaj jest duży problem i zdaje się, sprawa jest w sądzie.

Na koniec może powiem tak. Może to sprawa drobna. Ja myślę, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego były bardzo dobrze przygotowane do podjęcia ustawy, o której była mowa, tylko że ministerstwo nie zrobiło na czas banku pytań. I stąd się wziął

problem, bo nie mieli po prostu tego banku pytań, na podstawie których odbywałyby się egzaminy na prawo jazdy kierowców.

I ostatnia uwaga. Widzimy, że rzeczywiście aglomeracje wielkie idą do przodu, rozwijają się. Wspomnę krótko o stanie kolei na Podkarpaciu i o bardzo, powiem tak, drastycznym stanie linii kolejowych, które kiedyś miały charakter międzynarodowy, które prowadzą na przykład w stronę Słowacji i które na wszelki wypadek, gdyby nie daj Boże coś się stało, mogłyby być bardzo potrzebne. Ale w tej chwili jest kompletny brak środków na rewitalizację tych linii, powiedzmy, i to jakby psuje krajobraz kolei i opinie o kolei nie tylko chyba w naszym województwie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, zaczął pan swoje sprawozdanie od sytuacji na kolei jaka była podczas zimy. Informował pan o kocach, o liczbie pęknięć szyn. Już teraz nie wiem, czy było ich mnie, czy więcej za pana urzędowania. Że pociągi się mniej spóźniały. Oczywiście, mniej się spóźniają teraz, bo jak się jechało przedtem z Krakowa do Warszawy, to się jechało dwie i pół godziny, pociąg się spóźniał, a teraz planowo jedzie trzy godziny i pociąg się nie spóźnia. Panie ministrze, bardzo dobrą, wielką rzecz by pan zrobił, bo pan Donald Tusk pięć lat temu powiedział, że będziemy jeździli przede wszystkim pociągami. I co? Jeździmy brudnymi, jeszcze raz brudniejszymi wewnątrz i na zewnątrz. Jak by pan w ciągu tych stu dni spowodował, że moglibyśmy jeździć tymi czystymi pociągami, to rzeczywiście bym wychwalał i społeczeństwo by też pana chwaliło. To jest bardzo istotna sprawa. Wystarczy, panie ministrze, wsiąść do pociągu byle jakiego, żeby się pan przekonał, jak jest z czystością tych wagonów. Ale to na marginesie.

Panie ministrze, w strategii, która pan przedstawił, brakowało mi takiego logicznego połączenia – od ogółu do szczegółu. Brak było jakiejkolwiek strategii rozwoju systemu transportowego intermodalnego w Polsce. I tego byśmy oczekiwali. Było mówione, taka była kakofonia. I do tej kakofonii brak było może – mówiąc w języku muzycznym – w pana sprawozdaniu aktywności na twitterze, to by całkowicie zamknęło wspaniale tę kakofonię.

Panie ministrze. Transport intermodalny, to jest wszystko połączenie…Teraz też słyszę. Nie chcecie słuchać? Panie ministrze, nie chce pan słuchać? Panie ministrze Jarmuziewicz. Ja wiem, że zawsze pana wypowiedzi są w systemie takiej gawędy lub takiego stylu kabaretowego, ale dzisiaj jest poważna sprawa. No, już nie przesadzajmy. Niech pan chociaż raz posłucha i spróbuje też wyciągnąć wnioski co do tego co się mówi, bo naprawdę tej strategii nie ma, jej brakuje. Polska jest narodem czterdziestomilionowym i od tego zależy, jaki będzie ten transport, taka będzie gospodarka, bo chodzi o to, aby każdy grosz w tym transporcie zaoszczędzić.

Co się robi w tej chwili? Port lotniczy. Gdzie, panie ministrze, ten centralny port lotniczy? Nie ma jakiejkolwiek dzisiaj koncepcji. Nie ma koncepcji w ogóle dróg śródlądowych. Nie ma również kwestii portów, nie ma powiązania kolei z drogami. Panie ministrze. Co jest z LOT-em? Dzisiaj sprzedajecie ten LOT, komu sprzedajecie. Podobno mówią, że Turkom się sprzedaje, bo w Europie już nikt nie chce kupić tego przedsiębiorstwa.

Panie ministrze, chciałbym jeszcze jedną bardzo istotną sprawę poruszyć. Pan minister Jarmuziewicz na poprzednim spotkaniu, na posiedzeniu Sejmu, nie Sejmu tylko Komisji, mówił, żeby wprowadzić prawo przejazdu przez budowę… Jeżeli komuś przeszkadzam, to proszę jechać na tę budowę i zobaczyć, jakie będą spustoszenia, jeżeli uchwalimy takie prawo przejazdu przez budowę. Panie ministrze, to będzie kosztowało nie milion, tylko kilkaset milionów złotych. I kto za to zapłaci? Najbiedniejsi zapłacą. Płacą emeryci, płacą dzieci, bo podwyższane są podatki, VAT podnosicie od ubranek dla dzieci.

Panie ministrze, będziemy się przyglądali. Jeżeli wejdzie prawo przejazdu przez budowę i to podniesie koszty budowy, to – panie ministrze – na pewno pan będzie pierwszą osobą, która będzie pociągnięta do Trybunału Konstytucyjnego za bałaganiarstwo, za to co się dzieje i za rozrzutność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pytania uzupełniające. Panie ministrze. Komplementarność, to pojęcie zostało wymienione w pana wystąpieniu bodajże wczoraj, przedwczoraj na konferencji prasowej z premierem, komplementarność przede wszystkim w systemie dróg samorządowych i krajowych, czy komplementarność od komplementowania. Czy pan sobie w jakich szczególny sposób wyobraża wiązanie inwestycji drogowych krajowych i samorządowych? Bo kłóci się to z ostatnią decyzją odmawiającą możliwości budowy zjazdu z autostrady A-4 chociażby w Małopolsce Brzesko–Bochnia–Tarnów. Tam są decyzje odmowne. To jest jedno; co rozumiemy przez słowo „komplementarność"? Dopełnienie realizacji inwestycji, rozumiem, drogami samorządowymi.

Kolejna rzecz. Wiceminister Radosław Stępień nagabywany wielokrotnie, proszony, żądaliśmy od wiceministra Stępnia tych informacji, ignorował nasze postulatu dotyczące wyjaśnienia faktycznego stanu Krajowego Funduszu Drogowego. Kiedy dowiemy się, jaki jest faktyczny stan Krajowego Funduszu Drogowego i jego zobowiązania, przewidywane wpływy i prognoza wpływów, prognoza koniecznych wydatków? Kiedy się dowiemy, jaki jest stan faktyczny?

Kolejna rzecz – autostrady. Dzisiaj weszła w życie zwiększona opłata na autostradzie A-4. Pański poprzednik w 2009 r., w grudniu, powiedział, że powoła zespół, który zajmie się analizą umowy ze Stalexportem, zajmie się przygotowaniem systemowych rozwiązań, których celem będą niższe opłaty autostradowe. Przypomnę, że w Polsce za przeciętne wynagrodzenie można przejechać 12,5 tysiąca kilometrów autostradą płatną, we Francji prawie 47 tysięcy kilometrów, we Włoszech 28 tysięcy, a w całej niebogatej Portugalii bez mała 20 tysięcy kilometrów. Kiedy, w jaki sposób podejmie pan działania, których celem…Panie ministrze. Ja zupełnie powagą kieruję pytanie do pana. Kiedy, w jaki sposób zrealizuje pan deklaracje swojego poprzednika, ale członka tego samego rządu, rozumiem, w sprawie zmniejszenia opłat za przejazd autostradą.

I nie mogę nie zapytać o sprawy małopolskie. Pan minister Tadeusz Jarmuziewicz dziwił się, że mówię o wyrzuconych w błoto pieniądzach. Panie ministrze. Wyrzucone w błoto pieniądze, to mniej więcej inwestycja S-7 w obrębie Krakowa, to jest kilkaset milionów złotych na drogę ekspresową długości niecałych dwa i pół kilometra. Ona się kończy w krzakach, ona się kończy w krzakach. Pytanie – jaki jest rachunek ekonomiczny tego przedsięwzięcia i kto odpowie dzisiaj za to, że rachunek ekonomiczny jest, praktycznie rzecz biorąc, nieaktualny, że te kilkaset milionów złotych wyrzucono w błoto?

Obwodnica Skawiny; podobna sytuacja. Mamy wydane kilkadziesiąt milionów złotych, brak decyzji. Za chwilę przepadnie nam decyzja z RINB. To tyle. Jeżeli nie uda się odpowiedzieć panu ministrowi teraz, to bardzo proszę o odpowiedź na piśmie na te pytania. I, panie ministrze, proszę w końcu doprecyzować, jakie są oszczędności na przetargach drogowych, jakie mamy oszczędności? Czy to jest 1,7 mld, 2,7 mld, 2,5 mld? Jakie są oszczędności na przetargach drogowych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Żmija, proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, kilka uwag ogólnych i dwie sugestie na koniec. Otóż, w swojej wypowiedzi chcę się dołączyć do tych, którzy wyrażali podziękowania za dzisiejsze spotkanie pana ministra z całym zespołem na posiedzeniu Komisji i – oczywiście – za zaprezentowany program na najbliższe lata. Otóż, wydawałoby się, że słuchaliśmy tej samej prezentacji, ale jakże różnie słyszeliśmy. W moim przekonaniu, nie tylko bardzo zgrabnie został zaprezentowany program, ale także zawierał bardzo ważne treści, bardzo ambitne treści, pozwoliłem sobie to zauważyć już w trakcie prezentacji.

Do pana ministra Janusza Żbika mówię wprost – gdyby to się udało do połowy kadencji, byłby to wielki sukces. Środowisko budowlańców będzie naprawdę wdzięczne, już nie mówię, że po prostu społeczeństwo oczekuje takich rozwiązań.

Druga kwestia, to oczywiście inicjatywa legislacyjna. Wiem, że na pewno szybko pojawi się, żeby umożliwić finansowanie…Pozwolicie jeszcze państwo kilka zdań. Otóż, finansowanie remontów z Krajowego Funduszu Drogowego jest naprawdę ważną, potrzebną inicjatywą, nie tylko dlatego, o czym już zostało powiedziane, nie tylko dlatego, że sieć drogowa wymaga oczywiście środków finansowych, ale także dlatego… Proszę zauważyć, my w tej chwili w kraju mamy określony potencjał drogowy, który w bieżącym roku jeszcze będzie miał wiele do wykonania, ale w 2013 roku i na początki roku 2014 będą określone kłopoty. Te środki pozwolą utrzymać potencjał, bo przecież w następnej perspektywie my musimy kontynuować prace, czyli osiągnąć poziom dwóch tysięcy kilometrów autostrad i do pięciu docelowo tysięcy kilometrów dróg ekspresowych. Dlatego właśnie, żeby nie przedłużać, te najważniejsze kwestie, bardzo ważne w moim przekonaniu, w mojej ocenie.

I dwie sugestie. Panie ministrze. Jestem przekonany, że problem bezpieczeństwa na polskich drogach niewątpliwie to kluczowa kwestia. Myślę, że to przez jakieś techniczne przeoczenie w tej części nadzoru i kontroli jakoś nie usłyszałem o tej jednostce, która ma wydatny wkład w prowadzeniu tego programu, a mianowicie głównego inspektora transportu drogowego. Nie jest to tylko Policja.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Mówiłem o liderach, a liderem musi być Policja.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeżeli tak, to już się rozumiemy. I jeszcze jedna kwestia. Otóż, panie ministrze, jeśli z autostradą A-2 dojdziemy ze Strykowa do Konotopy, bo dojdziemy, i jeżeli wiemy, że w lipcu zostanie oddany do użytku 22-kilometrowy odcinek obwodnicy miasta Mińska Mazowieckiego w kierunku na wschód, to ja chcę zauważyć (zresztą aglomeracja warszawska, mówił o tym pan poseł Janusz Piechociński, Marki, te wszystkie miasteczka potrzebują także tej obwodnicy w kierunku na wschód, właśnie do początku obwodnicy Mińska Mazowieckiego) że do granicy zostanie naprawdę 130 kilometrów. Byłoby to naprawdę piękne, potrzebne, gdyby jednak prowadzić prace przygotowawcze. Tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wyczerpaliśmy listę pań i panów posłów. Teraz poproszę przedstawicieli związków zawodowych reprezentujących kolejarzy. Umówiliśmy się, że będą to dwie wypowiedzi; prosiłbym o zwięzłe wypowiedzi. Pan przewodniczący Henryk Grymel i pan prezydent Leszek Miętek. Kolejność dowolna.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Witam bardzo serdecznie. Przyznam się szczerze, że w dniu dzisiejszym przygotowałem się i chciałem przekazać kilka informacji dotyczących prywatyzacji spółki PKP Cargo, ale z przebiegu posiedzenia tej Komisji wynika, że problem należałoby potraktować szerzej. I powiem w ten sposób, że w zasadzie mam takie wrażenie, że ta moja wypowiedź to tak rzucona gdzieś w przestrzeń tylko na zasadzie takiej, żeby wytrzymać chwilę, niech się wygadają i po prostu dalej życie będzie przynosiło swoje rozwiązania. Wiele razy uczestniczyłem w posiedzeniach Komisji Infrastruktury, już nawet nie pamiętam czy w poprzedniej czy jeszcze wcześniejszej kadencji. Kiedyś mówiłem, że warto by było płytę nagrać i co posiedzenie Komisji puszczać w koło jedno i to samo, bo w zasadzie to się gdzieś tak mieli. Szczególnie dziękuję tym parlamentarzystom, którzy wytrzymali, bo pamiętamy początek dzisiejszych, bardzo długich obrad; z początku sala pękała w szwach. Wytrwali są ministrowie. Już nawet doradcy pana ministra nie wytrzymali, ale to młodzi ludzie, oni jeszcze okrzepną na przyszłość. Już nie wytrzymali, bo to rzeczywiście ciągnie się tak długo.

Natomiast powiem tak; mam też pewność, że w zasadzie jeśli chodzi o pana ministra i cały jego zespół, to każdy ma jakieś cele. Pan kieruje tym resortem dzisiaj, jutro czy

w następnej kadencji będzie pan kierował resortem sprawiedliwości, potem gospodarki, potem innym. Natomiast moją wypowiedź, bardzo serdecznie proszę o zrozumienie, proszę potraktować jako wypowiedź pracownika kolejowego, bo o kolei przede wszystkim chcę mówić, jako pracownika ze specyficznego przedsiębiorstwa, w którym pracownicy są często jak rodzina. To jest jedyne miejsce zatrudnienia od początku do końca całej kariery zawodowej. To rzeczywiście wypływa z troski o firmę, w której pracuję i z tego, żeby dokonywać istotnych zmian.

Moja wypowiedź została jak gdyby też podyktowana tym, co usłyszałem wczoraj od pani marszałek Ewy Kopacz, kiedy w czasie pikiety pod Sejmem byłem w delegacji, która zanosiła jej petycję dotyczącą kwestii emerytalnych i tak dalej. I jedna taka konkluzja, którą wypowiedziała pani marszałek. Jak mówiliśmy o tych protestach, o interesach ludzi, powiedziała – „szkoda zdrowia i życia, panowie, na tego typu działania". I w zasadzie gdybym miał pójść, ale nie chcę iść tą drogą, bo mnie, że tak powiem, zachęciło jakoś takie minimalne światełko w tunelu. Dał je pan minister Nowak mówiąc, że jemu bardzo mocno zależy na podróżnych i na klientach. Jeśli tak, to my mamy, jak gdyby, spójną drogę i może ten mały płomyczek jakoś da się rozdmuchać.

Przechodzę do konkretów. Licząc na wyrozumiałość, chciałem zwrócić uwagę również na to, panie ministrze, że mi jest po prostu po ludzku przykro, bo albo pan jest wprowadzany w błąd, albo nie wiem co. Kolej w Polsce istnieje od 150 lat, w tej chwili już 160, i od początku istnienia ona się opierała na takiej głównej zasadzie, że kolej jeździ zgodnie z rozkładem jazdy. I świat nie widział, żeby kolej została doprowadzona do takiej sytuacji, że to minister konstytucyjny zajmuje się rozkładem jazdy. To się starym kolejarzom w głowie by się nie mieściło, bo przecież minister powinien się zajmować strategicznymi rzeczami, a nie rozkładem jazdy.

I rzeczywiście, w porównaniu do roku poprzedniego, wprowadzenie grudniowego rozkładu jazdy kolei było sukcesem, bo to weszło. Tylko, panie ministrze, mamy dzisiaj 1 marca i ponad 90% pociągów wprowadzonych w grudniu nie jeździ już według tego rozkładu jazdy, który wtedy był wprowadzony, bo dzisiaj doprowadziliśmy do sytuacji takiej, że rozkład jazdy jest układany praktycznie z dnia na dzień. Od marca Intercity chyba 90% pociągów musiało zmienić. Mówię o tym w interesie podróżnych, bo jak my – kolejarze – nie potrafimy się połapać w tym, bo często inny rozkład jazdy ma dyżurny na nastawni, inny kierownik pociągu, a jeszcze inny maszynista, to cóż powiedzieć o tym podróżnym, który ma wybrać i jechać w drogę. I to jest ta sprawa.

Wie pan, ja mogę pracować nad PR-em Polskich Linii Kolejowych i pijarowi świetnie przekazać informację, że pociągi w Polsce jeżdżą jak w Japonii, ale proszę, panie ministrze, wiedzieć, że są takie naddatki czasowe położone na pociągi, że pociąg od Przemyśla do Świnoujścia ma już dzisiaj trzy godziny rezerw czasowych. Proszę zapytać wiceprzewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury, pana Janusza Piechocińskiego, jak z moim kolegą Henrykiem Grymlem jechali i założyli się, że będą w pociągu ekspresowym stali 20 minut w Sosnowcu. I rzeczywiście, tyle stali. Pan poseł Piechociński mówił, że to w głowie się nie mieści.

Rzeczywiście, można rozszerzać to i punktualność zdobyć, tylko efekt jest taki, szanowni państwo, że Intercity nie doczeka czasu wyremontowania infrastruktury. Na co nastawione jest Intercity? Na szybkość i jakość obsługi. Natomiast jak się jedzie osiem godzin z Warszawy do Gdyni, czy się jeździ i stoi się po stacjach, to po prostu klienci odchodzą od kolei. I Intercity straciło już 40% klientów. Ja myślę, że jako odzew na to, co proponują teraz tanie linie między Krakowem i Gdańskiem i tak dalej, to za chwilę spółka ta będzie w gigantycznych tarapatach. Odnoszę wrażenie (jestem też członkiem rady nadzorczej PKP i my wiele razy mówiliśmy my o tym), że niestety, brakuje nastawienia rynkowego w Polskich Liniach Kolejowych. Wszyscy mogą zrozumieć, że jest proces inwestycyjny, ale jak to obserwują w spółce PLK, to odnoszą wrażenie, że pociągi, które jeżdżą po szynach Polskich Linii Kolejowych przeszkadzają zarządcy infrastruktury i najlepiej jakby się między nogami nie pałętały. Tylko to jest problem, że klientów za chwilę nie będziemy mieli, szanowni państwo.

Inna sprawa jest taka, że im jest gorsza jakość usług firmy PLK, tym są wyższe stawki dostępu do infrastruktury. Przewoźnicy ponoszą dodatkowe koszty na jazdy okrężne,

tracą klientów, płacą więcej za wykorzystanie taboru, za zatrudnienie pracowników. I to jest jakiś mętlik, którego w tych krótkoterminowych strategiach nie usłyszałem. Bardzo serdecznie prosiłbym pana ministra, jak się nie obrazi za to, co mówię, bo naprawdę mówię to z serca, żeby w tych krótkookresowych strategiach zadbać również o tych ludzi, bo jest to zapalna sprawa.

Chcę również panu powiedzieć, panie ministrze, bo jest taka tajemnica poliszynela, że w mediach się pojawiają co i rusz informacje o tym, że związki zawodowe szykują strajk na kolei w czasie EURO 2012. Wiele razy to było publikowane w różnych mediach i chcę powiedzieć tak, że rzeczywiście na kolei jest wiele punktów zapalnych, począwszy od „szczytu kolejowego", poprzez spory zbiorowe, które gdzieś się toczą i których finał rzeczywiście może się zbiec z terminem EURO. Natomiast ja jestem człowiekiem dialogu i myślę, że przy stole negocjacyjnym, a nie przy strajku w czasie EURO te problemy da się radę rozwiązać.

Natomiast chcę na inną rzecz zwrócić uwagę, również zapalną, że w czasie EURO, to strajk to może zrobić, ale infrastruktura kolejowa, bo jeżeli procesy inwestycyjne są w oderwaniu od tego wydarzenia, jeżeli na wielu dwutorowych liniach kluczowych są zamknięcia jednego toru i się chce tych kibiców przewieźć jednym torem, to jako kolejarz powiem, że nawet najdrobniejszy, codzienny incydent, który może się zdarzyć, spadnięcie sieci trakcyjnej, przejechanie kogoś, jakiegoś samobójcy albo ktoś wpadnie pod wagon, może spowodować zakłócenia, bo przyjeżdża prokurator i jest wyjętych kilka godzin, mamy nieprzejezdność linii. Wtedy dopiero będą panu, panie ministrze, na głowie media kołki ciosały jak to ten minister nie może zapanować nad tymi rzeczami. Ale to będzie ta bezradność.

Uczulam na to, że związki zawodowe wcale nie muszą zrobić strajku w czasie EURO, bo zrobi to zarządca infrastruktury, jeżeli tego problemu się nie opanuje. Zresztą jest tutaj pani minister, która zajmuje się kwestiami dotacji unijnych, itd. Ja też bardzo bym uczulał, dbając o pana interes, panie ministrze, żeby dogłębnie sprawdzić, bo to jest dla pana bomba z odpalonym już lontem i za chwilę wybuchnie. Ja mogę się tutaj o wszystkie pieniądze założyć, że będą sytuacje, w których Polskie Linie Kolejowe na czas nie zakończą i nie rozliczą inwestycji. I staniemy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury przed problemem, że trzeba będzie oddawać pieniądze unijne za nieskończone projekty. To też jest, mówię, w pana interesie, panie ministrze.

Jeśli chodzi o kwestie takiego styku między drogami kolejowymi a drogami kołowymi, to zabrakło mi w tej strategii odniesienia się również do strategii przygotowywanej przez Unię Europejską, czyli zrównoważenia konkurencyjności międzygałęziowej w transporcie. Pan poseł Krzysztof Tchórzewski nieco o tym mówił. Chodzi o zwiększenia udziału partycypacji państwa w utrzymaniu infrastruktury kolejowej w stosunku do drogowej, bo wtedy możemy mówić o konkurencyjności przewoźników kolejowych.

To jest nie bez znaczenia w kwestii prywatyzacji Cargo. O tym za chwilę powiem. Natomiast pozostając przy tych przewoźnikach, którzy na co dzień bardzo mocno dostają po głowie ze względu na sytuację wzajemnych relacji z Polskimi Liniami Kolejowymi, chciałbym zwrócić uwagę również na kwestie nieopanowania, kładzenia rozkładu jazdy, następstwa pociągów. Chciałbym zwrócić uwagę (tutaj jeden z posłów mówił o sytuacji w spółce „Przewozy Regionalne"), że projekt tak zwanego usamorządowienia był projektem rządowym, który przeszedł przez Komisję Infrastruktury. Natomiast życie pokazało, że ta ustawa i ten proces usamorządowienia ma wiele dziur i prowadzi nie tylko do tego, że spółka Przewozy Regionalne już dzisiaj ma wiele zaległych długów, że powiększa się koszty przez tworzenie swoich spółek przewozowych przez poszczególne województwa i samorządy, bo koszty są dużo większe. Żeby nie być tu gołosłownym, powiem dla przykładu, marszałkowie województw kupują tabor jak dzieci w sklepie z zabawkami. Takiej ilości typów, serii, rodzajów taboru to świat nie widział, będą gigantyczne koszty utrzymania tego taboru, a gdzie korzyści skali, itd., itd. Chcę powiedzieć tylko jedno, że nie można, panie ministrze, ja proszę…Poniekąd jest pan jak gdyby poza tym, ale odpowiada pan za politykę transportową państwa. Naprawdę trzeba usiąść i rozwiązać problem przewozów regionalnych w Polsce, bo tego problemu przy pomocy województw się nie rozwiąże. Natomiast to wszystko rzutuje nie na to,

że się pozbyliśmy problemu, ale to rzutuje na niezadowolenie klienta, niezadowolenie podróżnego, który oczekuje połączeń komunikacyjnych, chociażby na stacjach, na których pociąg jeden przed drugim ucieka, na co dzień to mamy. To jest również podejście, panie ministrze, pijarowe.

Jak jestem przy pijarze…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli mogę, naprawdę prosiłem o zwięzłą wypowiedź. Bardzo bym prosił o to, żeby puentować. My w sposób szczególny traktujemy problemy, które są na kolej, dlatego zwróćcie też uwagę na to, że jesteście potraktowani przez Komisję w sposób szczególny, bo tylko wy, poza posłami, możecie się tutaj wypowiedzieć. I też bardzo bym prosił, żeby tak to potraktować.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Dobrze, ja to tak traktuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę nie wykorzystywać tej kolejki i sposobności do naprawdę, według mnie, zbyt długiej wypowiedzi.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Dobrze, panie przewodniczący. Ja z góry bardzo serdecznie przepraszam, ale proszę jako usprawiedliwienie przyjąć, że nie co dzień… Obecność pana ministra na posiedzeniu Komisji jest wydarzeniem dla samych posłów. Jeżeli nie mam tego sygnalizować, to po prostu skrócę to do minimum, i tyle, ale mam wrażenie, że chciałbym wykorzystać okazję, żeby panu ministrowi kilka tych informacji od nas przekazać. Jeżeli pan pozwoli, jeszcze w ciągu kilku minut skończę swoją wypowiedź. Jak pan minister będzie tak cierpliwy. Panie ministrze, tak?

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dla pana zawsze.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Bardzo serdecznie dziękuję. Chciałbym również, żeby pan przemyślał zamierzenia. Mówię to jako członek rady nadzorczej PKP SA również w kontekście tego, o czym była tutaj mowa, o Stadionie Narodowym, o tych różnych premiach, itd. Bo przecież decyzji ostatecznej pan nie podjął. Ale żeby pan przemyślał jak to będzie odebrane społecznie, jeżeli dojdzie do sytuacji takiej, że spółka PKP SA – która miała być takim swoistym likwidatorem majątku zbędnego i tak dalej, która ma uruchomione procesy prywatyzacyjne i które mają według tej strategii być dokonane – będzie coraz mniejsza. Żeby zarząd tej spółki przeszedł na kontrakty menadżerskie z wynagrodzeniami kilkadziesiąt tysięcy złotych. Ja się spodziewam, że to w sytuacji zadłużenia, tych procesów z zadłużeniem, będzie bardzo powierzchownie potraktowane. Będzie miało wymiar również w kontekście całej afery stadionowej, będzie miało bardzo negatywny wymiar medialny. Żeby pan minister zechciał tę kwestię przemyśleć.

Panie ministrze, jeśli chodzi o kwestie zapalne, o których mówiłem, to tak jak powiedziałem, szczyt kolejowy i brak rezultatów tego szczytu kolejowego w powiązaniu z tym, że szczyt kolejowy był wpisany w porozumienie zawieszające strajk w spółce „Przewozy Regionalne”, to rzeczywiście jest bardzo poważne zagrożenie, ale dużo większym zagrożeniem jest kwestia tego, co ma się stać ze spółką PKP Cargo. Teraz przechodzę do zasadniczej kwestii. Jeśli chodzi o prywatyzację Cargo, panie ministrze, to mamy ustalenia formalnych ciał, w których jest między innymi zespół trójstronny do spraw kolejnictwa. Zespół w trójstronnym uzgodnieniu ustalił, że prywatyzacja spółki Cargo będzie odbywała się po zawarciu paktu gwarancji pracowniczych z pracownikami spółki na okoliczność tej prywatyzacji i zawartej z zarządem spółki, i że ten pakt gwarancji będzie przedmiotem analizy.

Niestety, z nieznanych nam przyczyn, po wynegocjowaniu przed wyborami paktu gwarancji, spisania konkretnego protokołu, w tej chwili płyną wskazówki i instrukcje dla zarządu PKP Cargo takie, które powodują, że podpisanie tego paktu gwarancji

pracowniczych staje się praktycznie niemożliwe. Tam są również takie zapisy i wskazówki przez PKP SA przysyłane, że ma się wpisać zasady wypowiedzenia tego paktu przy spadku o 15% przewozów. Spadek przewozów kwartał do kwartału może być przy normalnych warunkach, a nie jakiś nadzwyczajnych warunkach. I wtedy ten pakt nie ma żadnego sensu, bo pakty gwarancji pracowniczych podpisuje się po to, żeby one działały w sytuacjach trudnych.

A to, że związki zawodowe w spółce Cargo potrafią się zachowywać w sytuacjach trudnych odpowiedzialnie, to my mamy doświadczenie niebywałe w skali europejskiej, gdzie w duchu dialogu społecznego zrestrukturyzowano spółkę Cargo z ponad 8 tys. pracowników. Dziś nie ma takiego precedensu w skali europejskiej. I to zrobiono przy udziale pracowników na zasadzie takiej, że pracownicy w tej firmie pracują i chcą pracować i z nią się utożsamiają. Tak, że bardzo serdecznie proszę, bo to wtedy byłoby naprawdę bardzo źle, żeby doprowadzić do zawarcia paktu gwarancji pracowniczych. Mamy sytuację naprawdę bardzo mocno przegrzaną. Z tego tytułu odbędzie się w najbliższym czasie posiedzenie zespołu trójstronnego. Bo niestety, gwałcąc i łamiąc ustalenia zespołu trójstronnego, uruchomiono analizę due diligence w spółce Telekomunikacja Kolejowa, gdzie pakt gwarancji pracowniczych już był parafowany. Nie pozwolono go podpisać i uruchomiono analizę.

Natomiast co do samej prywatyzacji spółki PKP Cargo. Panie ministrze, rozmawialiśmy już na ten temat, ale ja naprawdę apeluję i apelowałem do sejmowej Komisji Infrastruktury, bo jeśli chodzi o Cargo, to rozmawiamy o spółce, która jest drugim przewoźnikiem w skali Europy. To jest taki Orlen w resorcie transportu. Druga spółka w Europie. Naprawdę, bardzo poważnie trzeba się zastanowić nad sytuacją prywatyzacji większościowego pakietu udziałów, bo przecież prywatyzacja jest rozpisana na udziały 50% plus jedna akcja. Wobec powyższego przekażemy własność tej spółki na nowego inwestora. Chcę zwrócić uwagę, że spółka PKP Cargo, wielokrotnie to podkreślaliśmy też na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury, do tego jest nieprzygotowana. Spółka nie jest wyposażona w majątek, ten nieruchomy przede wszystkim, potrzebny do jej funkcjonowania. A jak to się odbija mogę powiedzieć na przykładzie Torunia. PKP SA czynsze dzierżawne podniosło w ostatnim roku o 400%. Już w tej chwili za wagonownię w Toruniu na Kluczykach każe się płacić czynsze takie, jakie za Dwór Artusa na Starym Mieście. Przecież jak będzie nowy właściciel, to nic innego nie zrobi, to tylko zamknie. Raz, że ludzie stracą pracę, a po drugie – PKP SA zostanie z kolejnym majątkiem w środku między torami, z którym nie będzie miała co zrobić.

Panie ministrze, niech pan zwróci uwagę również, bo to jest też polityka długofalowa resortu. Chodzi o dyrektywy Unii Europejskiej wyrównywania konkurencyjności międzygałęziowej. Jeśli chodzi o PKP Cargo, to największą wartością tej spółki jest rynek. A spółka, która funkcjonuje na tym rynku zwielokrotni swoją wartość wtedy, kiedy podniesie się jej konkurencyjność w stosunku do transportu drogowego. Jeżeli będą zrealizowane dyspozycje unijne o zrównoważeniu dofinansowania państwa do infrastruktury drogowej, tym samym spadną stawki dostępu do infrastruktury, zrówna się konkurencyjność i wartość tego przewoźnika wzrośnie wielokrotnie.

Apeluję do pana, panie ministrze, w imieniu wszystkich pracowników; po pierwsze, żeby dopuścić do zawarcia paktu gwaranci pracowniczych, a – po drugie – żeby resort wraz z sejmową Komisją Infrastruktury naprawdę pochylił się raz jeszcze nad tym, w jaki sposób sprywatyzować spółkę PKP Cargo, bo myślę, że znalezienie środków na spłatę długów PKP SA można byłoby poszukać bardziej w ułatwieniach możliwości zbywania niepotrzebnego majątku, który jest w dyspozycji PKP SA. Chodzi też o kwestię planów zagospodarowania przestrzennego, spec-ustaw i inne rzeczy, bo tego majątku jest bardzo dużo.

Myślę, że kluczem do tego jest postawienie jasnej prognozy, jeśli chodzi o PKP SA. Czy ta spółka ma być koordynatorem Grupy PKP, czy ta spółka ma być likwidatorem Grupy i ma się nastawić na sprzedaż, bo tutaj działają również naturalne odruchy w tej spółce, że im dłużej będziemy sprzedawali, tym dłużej będziemy mieli miejsca pracy. Wobec powyższego jasne deklaracje o tym jaki charakter będzie tej spółki, są kluczem

również do tego, w jaki sposób spłacić jej długi, jak pozbyć się tego majątku i jak wreszcie sprywatyzować spółkę PKP Cargo.

Raz jeszcze dziękuję za wyrozumiałość, wytrzymałość i mam nadzieję, że nie nadużyłem cierpliwości pana przewodniczącego Rynasiewicza na tyle, żeby mnie już nigdy nie dopuścił do głosu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Henryk Grymel.

Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Grymel:

To ja powiem krótko; Henryk Grymel, Sekcja Krajowa Kolejarzy „Solidarność". Gdybym ja miał się odnieść do wystąpienia panów ministrów co do kolei, byśmy się tu musieli ostro skłócić, a wiem, że przed nami dużo, dużo rzeczy do wynegocjowania. Dlatego nie będę się odnosił do tych problemów. Jednak w naszym kraju jest taka dobra tradycja, że po tragicznych wydarzeniach ogłasza się minutę ciszy. To po wystąpieniach ministrów proponuję minutę ciszy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, powiem tak; wyczerpaliśmy pytania, wyczerpaliśmy wystąpienia. Tutaj w prezydium Komisji uzgodniliśmy następujący tok postępowania. Ponieważ wszyscy też jesteśmy zmęczeni dzisiejszym spotkaniem, bo ono trochę trwa, poprosimy pana ministra o taką puentę do wszystkich wypowiedzi, które tutaj padły ze stron pań i panów posłów i naszych gości. I po wypowiedzi pana ministra to będzie jak gdyby koniec naszego spotkania dzisiaj. Natomiast na te wszystkie kwestie, które państwo poruszaliście w swoich wypowiedziach (wcześniej też na ten temat z panem ministrem rozmawiałem), poprosimy o jedną, wspólną odpowiedź na problemy poruszone przez nas w piśmie skierowanym na ręce przewodniczącego Komisji. Posłowie otrzymają tę odpowiedź i oczywiście zainteresowani. Tak będzie myślę najlepiej, dlatego że sens tego spotkania był następujący: chcieliśmy poznać zamierzenia resortu pana ministra na najbliższe lata. I ten sens został wyczerpany, ponieważ te zamierzenia poznaliśmy. Proszę, panie ministrze.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w zasadzie pozostałości po Wysokiej Komisji i wszyscy państwo. Bardzo dziękuję za te intensywne parę godzin spotkania. Oczywiście, jestem gotów, po to przyszliśmy, po to jesteśmy, do pełnej dyspozycji, siedzieć tutaj do późna, jeżeli jest taka potrzeba, ale – oczywiście – zadośćuczynię propozycji pana przewodniczącego. To jest mój obowiązek, żeby przed Komisją stawać i zdawać relacje.

Oczywiście, że ustosunkuję się w pisemnej odpowiedzi do wszystkich szczegółowych pytań. Nie zaskoczyło mnie to, że mieliśmy – powiedziałbym – do czynienia z częścią manifestów politycznych w większym czy mniejszym wzburzeniu. Nie będę oceniał treści merytorycznych niektórych wystąpień, bo ona rzeczywiście momentami…Ale prawdopodobnie wynika to wyłącznie z emocji i ze zmęczenia; treści merytoryczne nie były czasami na odpowiednim poziomie, do którego pewnie chcielibyśmy wszyscy być przyzwyczajeni. Ja bym powiedział tak. Akurat Komisja Infrastruktury jest tym miejscem, które naprawdę ma swój udział w zmienianiu Polski na lepsze. To też dzięki państwa wsparciu dzieje się wiele bardzo pozytywnych rzeczy na drogach, na kolejach i na lotniskach w Polsce. Za to – oczywiście – zawsze trzeba dziękować i to podkreślać, że bez wkładu Wysokiej Komisji, ale i parlamentu, to by się nie udało.

Rozumiem rozgoryczenie części posłów opozycji, zwłaszcza tych, którzy generalnie zajmowali się przez poprzednie lata niebudowaniem. W związku z tym, jak się buduje, to czasami ich to irytuje, ale do tego stanu rzeczy czasami też trzeba się przyzwyczaić. I nawet można to z czasem polubić, aczkolwiek, jak powiedziałem, na wszystkie polityczne i nie tylko polityczne, merytoryczne pytania udzielimy stosownej, pisemnej odpowiedzi. Tylko kilka dosłownie kwestii merytorycznych.

Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk pytał o viaTOLL; czy przeprosimy za viaTOLL. Ja bym powiedział, że w imieniu Krajowego Funduszu Drogowego ja bym podziękował za viaTOLL, bo dzięki temu mamy i będziemy mieli więcej pieniędzy

na drogi w Polsce. I jest to bardzo skuteczny sposób ściągania myta z tych, którzy najbardziej eksploatują drogi, w efekcie również najbardziej niszczą polskie drogi, czyli samochodów ciężarowych. I z tej drogi nie zejdziemy, będziemy ten system uszczelniali, rozbudowywali właśnie po to, żeby mieć środki na budowę nowych dróg, na remonty dróg. I również po to, żeby móc zmniejszać opłaty na autostradach. Więc to jest ta odpowiedź.

Jeśli chodzi o kolej dużych prędkości, to moją argumentację państwo znacie, nie będę się już powtarzał w tej kwestii. Przyjdzie czas na wielkie projekty wizjonerskie na kolei. Na razie trzeba poprawić tu i teraz, to co mamy od ręki do zrobienia, czyli cały proces inwestycyjny, przeprowadzić rewitalizację zrujnowanych już wielu linii kolejowych, zmodernizować tabor, aby to marzenie jednego z panów posłów, który mówił o tym, że chwaliłby mnie, gdyby się udało przez sto dni wprowadzić w Polsce czyste pociągi, czyste, nowe i pachnące wagony. Szczerze mówiąc, prawdopodobnie nie zajmowałbym się polityką, gdybym potrafił takie cuda robić, pewnie byłyby inne rzeczy do robienia. Ale mógłbym temu panu posłowi, chociaż nie wątpię w dobre intencje, odpowiedzieć, że ten cud się dokona na koniec kadencji. Potrzebujemy tych najbliższych miesięcy i lat, żeby tę gruntowną modernizację na kolejach przeprowadzić. I to się stanie, czy to się komuś podoba czy się nie podoba.

To samo będzie na drogach. Sieć dróg, tę która jest zaplanowana i jest w budowie – dokończymy. Nie bez problemów. Mówię o tym uczciwie od samego początku. Ale ją dokończymy. I będziemy w Polsce jeździli odpowiednimi autostradami do końca tej perspektywy. Zaplanujemy również z państwa udziałem nową perspektywę, tak aby Polacy mieli pewność, że to co się będzie budowało w Polsce w najbliższych latach, jest przez kogoś przemyślane, zaplanowane i że niezależnie od wszystkiego te projekty zostaną zrealizowane.

Pan poseł Szmyt zapytał takim barwnym…

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Szmit; swego czasu poznaliśmy się…

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

No właśnie i sam się sobie dziwię, bo pamiętając naszą wspólną przeszłość polityczną jeszcze w KLD i UW, to się rzeczywiście dziwię, że taki lapsus językowy miał miejsce. Ale odpowiadając panu na owe pęknięcia, czy jak pan to nazwał, dziury w autostradach. Nie mamy do czynienia z żadnymi dziurami, ja już o tym mówiłem, ale mogę to powtórzyć jeszcze raz. Mamy do czynienia z usterkami na odcinkach budowanych, ale nie tylko budowanych, na niektórych również eksploatowanych autostradach. Wskutek wysokich temperatur ujemnych nastąpiło na krawędziach działek roboczych…Patrzę się wnikliwie na ekspertów, którzy mnie wyedukowali w tym względzie. A więc są to usterki na końcu działek roboczych, czyli jednego dnia gdzie walec kończy pracę, drugiego rozpoczyna. Wskutek niezabezpieczenia i nieodpowiedniego reżimu technologicznego przez wykonawcę nastąpiły spękania w wyniku dostania się tam wody, potem niska temperatura…Wiecie państwo jak to działa. W związku z tym wyegzekwujemy od wykonawców plany naprawcze. Stosowne pisma i wezwania zostały już skierowane. Nasze laboratoria pracują…Mówię „nasze”, strony publicznej, czyli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pracują nad analizą każdego jednego spękania. Na każdym jednym jest dokonywany odwiert i sprawdzanie, jak głęboko to spękanie poszło. Nie będę wchodził w samą technologię. Mogę oczywiście opowiadać, na czym to polega, że nie zabezpieczono odpowiednio elastyczną taśmą, a można było, nie oczyszczono krawędzi po zakończeniu działki roboczej, a powinno było. Więc jeżeli ktoś tę robotę, mówiąc wprost, sfuszerował, to po prostu będzie musiał na własny koszt naprawić. Jeśli komuś, jeśli dobrze pamiętam, żal było ośmiu złotych za metr bieżący taśmy elastycznej, to będzie musiał wydać trzydzieści złotych za wyfrezowanie i naprawienie tego. I to wyegzekwujemy. To jest obowiązek wykonawców i muszą to zrobić. I to zrobią. I tego będziemy pilnowali.

Zatem proponowałbym ciut mniej emocji w tym względzie, ciut więcej fachowości i nieużywania być może barwnego sformułowania pod tytułem „poniszczone drogi

jeszcze przed oddaniem", bo to nie ma miejsca. Więc nawet w języku polityki, który jest oczywiście barwny i czasem w tym języku można powiedzieć więcej, ale akurat w tym wypadku z takim problemem nie mamy do czynienia i raczej trzeba obniżać napięcie i podchodzić bardzo profesjonalnie do tego i egzekwować naprawę usterek. Dzięki naszemu gabinetowi udało się wprowadzić takie zapisy w umowach, że wykonawcy będą obejmowali autostrady gwarancją 5-letnią, a nie – jak to miało miejsce czasami w przeszłości – raptem roczną.

Mój Boże, tych pytań jest…Pan przewodniczący prosił, żeby już nie wchodzić w szczegóły, więc ja oczywiście nie będę tego robił. Chciałem tylko powiedzieć, że zgadzam się całkowicie z koncepcją, o której mówił pan poseł Piechociński, którą można by nazwać takim wezwaniem do strategicznego myślenia. Mam wrażenie, że właśnie to próbujemy robić. Ta dzisiejsza prezentacja państwu przedstawiona, to w jaki sposób próbujemy resortem kierować, dokładnie ma być podporządkowane temu dużemu obrazkowi. Znaczy, jak chcemy zobaczyć inwestycje, które będziemy robili z roku na rok, to najpierw musimy spojrzeć na duży obrazek i zobaczyć jak chcielibyśmy, żeby w 2020 roku ta sieć wyglądała. To jest i na kolejach, i drogach, i lotniskach. I tak to konsekwentnie będziemy robili. Stąd potrzebne są dokumenty strategiczne, o których mówiłem, a których wcześniej nie było. Pani poseł Anna Paluch, żałuję, że już jej nie ma na sali, mówiła, że takie dokumenty są. A nie, ich nie ma. Mówię o dokumentach strategicznych.

Było też bardzo konkretne pytanie pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego dotyczące 1,2 mld na drogi. Rozmawiałem też z Komisją Europejską będąc w grudniu, zaraz po objęciu urzędu. Powiedziałem wprost: znaczy – w lewo, albo w prawo. Musicie wreszcie podjąć decyzję, bo my też już dłużej nie możemy czekać. Oczekuję, że Komisja Europejska podejmie decyzję w tej kwestii. Można się spodziewać, że będzie pewnie jakieś przesunięcie na drogi, ewentualnie pozostała część środków wróci na inwestycje kolejowe. Ale nic złego się nie stanie, znaczy my te pieniądze spożytkujemy właśnie na inwestycje kolejowe w imię budowania tej relacji 60:40, o której mówił pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Mówiliśmy bardzo dużo o Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dziękuję też za to zainteresowanie Komisji. Będziemy przedstawiali te wszystkie rzeczy, o których mówiłem. Pojawił się temat dołka inwestycyjnego w latach 2014–2015. Mówił o tym pan przewodniczący Janusz Piechociński. Rzeczywiście, jest to problem, z którym będziemy musieli się uporać i znaleźć mechanizmy finansowania inwestycji w tym okresie. A nie ukrywam, że być może program remontowy, masowy program remontowy, byłby takim sposobem utrzymania branży na powierzchni. Mówię o branży budowlanej. Więc są i tego rodzaju pomysły, nad nimi pracujemy i będziemy je przedstawiali.

Pan minister Tadeusz Jarmuziewicz próbował w barwny sposób w czasie swojej prezentacji mówić o tym, że nie będziemy ulegali różnym drobnym lobby w imię budowania małych obwodnic. Chcę bardzo wyraźnie tak to powiedzieć. Jeżeli my naprawdę mamy w Polsce zbudować poważną sieć dróg, to najwyższy czas zakończyć z mirażem maleńkich obwodnic małych miast. Jeżeli obwodnica miasta będzie w ciągu planowanej drogi ekspresowej, to taka obwodnica powstanie. Na resztę musimy poczekać trochę dłużej. Najpierw trzeba zbudować kręgosłup, a dopiero potem całą resztę. Więc jakby to myślenie jest rzeczywiście przeze mnie w pełni podzielane i takim tropem będziemy szli.

Pan minister Jerzy Polaczek pytał o audyt inwestycji, czy powstały dokumenty. Nie, ten audyt, który przeprowadzałem, ten cały bieżący monitoring…Ja oczywiście dysponuję stałym wglądem w dokument…Ale nie ma pana ministra Polaczka, dobrze, przepraszam. To ja sobie podaruję w takim razie odpowiedź, bo do krzesła nie będę mówił.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, jeśli mogę…

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Tak?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Komisja Infrastruktury była zawsze takim miejscem, spotkań, oczywiście, w którym próbowaliśmy pewne sprawy wyjaśniać i tworzyć taki scenariusz, który rozwiązuje pewne problemy. Ja bym bardzo prosił w krótkich zdaniach ustosunkować się do problemu prywatyzacji PKP Cargo. Dobrze?

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Ja mam swoje notatki, panie przewodniczący, które są dosyć opasłe. Więc ja tak je przeglądam, żeby wybrać najważniejsze rzeczy i zastanawiam się, jak się do tego wszystkiego ustosunkować.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Niech pan minister mówi. My słuchamy i to z dużym zainteresowaniem. To może być przydatne w czasie kolejnych debat i dyskusji. Bardzo prosimy.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Pochlebia mi pańskie zainteresowanie, panie przewodniczący.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Minister jest czasowo reglamentowany, panie pośle.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Nie, nie, to jest moja robota, po to tutaj jestem. Nie ma problemu. Państwo jesteście zmęczeni, ale dobrze, szanowni państwo, przechodząc już do kwestii prywatyzacji, zdziwiłem się, ale może to umknęło panu posłowi Andrzejowi Adamczykowi. Kwestia Polskich Kolei Linowych. Mówiłem bardzo wyraźnie, że jest to wpisane w plan prywatyzacyjny, bo pan się pytał co z tym, a nawet niektórzy posłowie z pana klubu parlamentarnego oburzali się na to. Tak, to jest wpisane w plan prywatyzacji. Żadna opcja nie jest wykluczona przez ministerstwo. Rozmawiałem z marszałkiem małopolskim, aby być może strona publiczna w postaci samorządowców, też rozważyła bardzo poważnie kwestie zakupu infrastruktury, bo uważam, że nie jest rolą państwa być właścicielem kolejek linowych, przynajmniej nie na poziomie ministerstwa. Jeżeli rzeczywiście samorządy są tym zainteresowane, to ja naprawdę to doceniam, to OK, rozmawiajmy o tym, o prywatyzacji, ze stroną samorządową.

I Cargo i PLK. Chcę bardzo wyraźnie powiedzieć naszym partnerom ze strony społecznej, że nie ma takiej regulacji, która wykluczałaby podpisanie paktu gwarancyjnego po uruchomieniu procesu due diligence. Jeszcze wczoraj dokładnie to sprawdzałem, nie do końca jakby ufając swojej wiedzy ekonomicznej i prawniczej w tym względzie, ale nie ma takiej sytuacji. Proponuję nie robić sztucznych problemów w postaci „jeżeli nie podpiszecie paktu gwarancyjnego przed due diligence, to będzie koniec świata". Nie, nie będzie końca świata. Możemy prowadzić proces prywatyzacyjny, możemy prowadzić proces sprawdzenia spółki i równocześnie rozmawiać o paktach gwarancyjnych.

Jest intencją ministerstwa transportu prowadzenie rozmów między właścicielem, czyli PKP, spółką-córką, czyli Cargo i PLK a stroną społeczną, w dobrej wierze. Wierzę w to, że dojdziecie państwo do porozumienia i że wszystkie strony będą z tego porozumienia zadowolone.

Natomiast proponuję nie stawiać szańców tam, gdzie nie powinny stać. Jeżeli przestaniemy operować ofensywnym językiem w stosunku do siebie, z mojej strony nie usłyszycie żadnego ofensywnego sformułowania pod swoim adresem. Jeżeli wy jesteście gotowi od takiego języka odstąpić i, jak mówię, niepotrzebnie budować rafy tam, gdzie ich naprawdę nie ma, to uważam, że to porozumienie jest możliwe, i to bardzo rychło. Tylko też nie można pewnych spraw stawiać na głowie. Nie jest możliwe zaakceptowanie przez właściciela, przez PKP, takich rozwiązań, które są na przykład niezgodne z prawem. I doskonale panowie związkowcy wiecie, o czym mówię.

W związku z tym, jeśli będzie otwartość negocjacyjna z jednej strony, a na pewno jest otwartość negocjacyjna ze strony właściciela, bo o tym też rozmawialiśmy, to ja wierzę w to, że do porozumienia jest całkiem niedaleko. Bo nie jest intencją ministra transportu budowanie niepotrzebnych przeszkód stronie związkowej. Nie widzę w was ani konkurencji, ani wrogów, raczej szukam współpracy i porozumienia. I tak

też będą pracowały spółki kolejowe rozmawiając ze stroną związkową. Ale strona związkowa też się musi czuć odpowiedzialna za te spółki. To są normalnie, czy mają być normalnie funkcjonujące przedsiębiorstwa, a nie przedsiębiorstwa spętane w jakiś nadzwyczajny sposób sztywnymi regulacjami, które uniemożliwią im konkurowanie również z konkurencją zagraniczną. Więc ja_wierzę w to i w te zapewnienia zwłaszcza pana prezydenta Miętka czy przewodniczącego prezydenta Miętka, że wam też zależy na pozytywnym załatwieniu tych spraw, wam też zależy na rozwoju.

Bardzo dużo słów tutaj padło w trosce o mój interes. Ja o swój interes jakoś tam zadbam, natomiast chodzi o to, żebyśmy wspólnie znaleźli taki sposób rozmawiania i dialogu, który będzie skutkował pozytywnymi decyzjami dla spółek w imię ich rozwoju. Na taki dialog zawsze możecie z naszej strony liczyć. Ale – z drugiej strony – też musicie mieć pełną świadomość, że wykręcanie ręki i grożenie strajkami nie specjalnie zadziała. Wiem, że to jest poważne, bardzo medialne, szumne, ale ja wolę rozmawiać przy stole niż na ulicy. I myślę, że jeżeli tego rodzaju deklaracje, które tutaj padły, są prawdziwe, a nie mam powodów w nie wątpić, to też pozytywne rozwiązanie tych wszystkich, nawet w tych drażliwych kwestiach, znajdziemy.

To chyba tyle, panie przewodniczący. Jeśli jest jeszcze jakaś kwestia szczegółowego odniesienia się do czegokolwiek, to ja dziś jestem do pełnej dyspozycji. Bardzo serdecznie dziękuję za to spotkanie. Dziękuję też wszystkim, całemu zespołowi, który tutaj z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przybył, czyli szefom spółek kolejowych, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad; też są do państwa dyspozycji. Zawsze możecie na nich liczyć, jeżeli jest tylko potrzeba rozmowy i szukania jakiś pozytywnych rozwiązań i dla Komisji, i dla strony społecznej. To chyba tyle. Cztery i pół godziny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Dziękuję panu ministrowi, całemu zespołowi i wszystkim naszym gościom. Dziękuję paniom i panom posłom. Poznaliśmy koncepcję pracy pana ministra Nowaka, całego resortu. I o to chodziło na tym posiedzeniu. Jeszcze raz bardzo dziękuję i kończymy dzisiejsze posiedzenie.

Minister TBiGM Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo.